KÂZIM TAŞKENT KLASİK YAPITLAR DİZİSİ

Louis-Antoine de Bougainville

Kral'ın La Boudeuse Firkateyni ve L'Étoile Yük Gemisiyle

DÜNYANIN ÇEVRESİNDE YOLCULUK

Çeviren: Ömer Bozkurt



KÂZIM TAŞKENT KLASİK YAPITLAR DİZİSİ

Louis-Antoine de Bougainville

Kral'ın La Boudeuse firkateyni ve L'Étoile yük gemisiyle

DÜNYANIN

ÇEVRESİNDE

YOLCULUK

Çeviren:

Ömer Bozkurt



Kral'ın La Boudeuse firkateyni ve L'Étoile yük gemisiyle
Dünyanın Çevresinde Yolculuk
Louis-Antoine de Bougainville

Özgün adı: Voyage autour du monde
Çeviren: Ömer Bozkurt
Kitap editörü: Korkut Erdur
Düzelti: Mahmure İleri
Kapak tasarımı: Mehmet Ulusel

Yapı Kredi Kültür Sanat Yayıncılık Ticaret ve Sanayi A.Ş.
Yapı Kredi Kültür Merkezi
İstiklal Caddesi No. 161 Beyoğlu 34433 İstanbul
Telefon: (0 212) 252 47 00 (pbx) Faks: (0 212) 293 07 23
http://www.yapikrediyayinlari.com
e-posta: ykykultur@ykykultur.com.tr
İnternet satış adresi: http://alisveris.yapikredi.com.tr
http://www.yapikredi.com.tr

Yapı Kredi Yayınları - 2939
Kâzım Taşkent Klasik Yapıtlar Dizisi - 71

SUNUŞ

AYDINLANMA ÇAĞI'NDA BİR KEŞİF SEFERİ:

BOUGAINVILLE'İN YOLCULUĞU VE ANLATISI

Louis-Antoine de Bougainville (1729-1811), XVIII. yüzyılda Batı Avrupa'da yeryüzü bilgisinin ve bilimlerin gelişimine değişik ölçülerde katkıda bulunan, Aydınlanma Çağı'nın çok yönlü seçkinlerinin ilginç örneklerinden biridir. Bilgin, filozof, asker, denizci, girişimci, diplomat ve yazardır. Bu mesleklerin belki hiçbirinde en önde yer almış değildir. Ama bunların her birinde, sanırım onu, döneminin ve ülkesinin "aydınlatanlar" zümresi içinde üst katmanlara yerleştirmek yanlış olmaz. Görüleceği gibi çok değişik alanlarda cesaretle, dirençle, tahayyül gücüyle ve akılla, kendisine sıra dışı bir yaşam çizgisi yaratmıştır. Ama bu satırların yazarına sorulursa, başarının doruğuna bir kitapla ulaşmıştır.

Keşif Yolculuklarının Dört Yüzyılına Bakış

Bougainville'in 1766-1769 yılları arasında gerçekleştirdiği dünya çevresinde yolculuk, bir açıdan bakıldığında on yüzyıldan, bir başka açıdan da dört yüzyıldan fazla sürmüş keşif yolculukları dizisi içinde ele alınmalıdır. Deniz yoluyla ilk büyük keşif, Kuzeyli Adamların (Normanlar ya da Vikinglerin) İzlanda ve Grönland'ı bulmaları ve ardından da, Kızıl *Eirik*'in oğlu Leif'in günümüzde artık kesinlik kazanmış bulunan yolculuğunun sonunda, XI. yüzyılda Grönland üzerinden Kuzey Amerika'ya varışıdır.[1] Ama bunlar bir yana bırakılırsa eğer, büyük keşifler çağı XV. yüzyılın sonunda Christoforo Colombo'nun Amerika'ya yaptığı üç sefer ve yaklaşık aynı tarihlerde Vasco da Gama'nın Ümit Burnu'ndan dolanarak Hintelleri yolunu açmasıyla başlar. Nils Nordenskjöld'ün XIX. yüzyıl sonunda Kuzeydoğu Geçidi'ni bulması (1878-79), ardından Roald Amundsen'in Kuzeybatı Geçidi'ni aşması (1903-1906), Peary ve Henson'ın 1909'da Kuzey Kutbu'na, ardından gene Amundsen'in Robert Scott'la aynı tarihlerde Güney Kutbu'na ulaşmasıyla (1910–1912), XX. yüzyılın başlarında son bulur. Bu yüzyıllar boyunca pek çok denizci, rotaları, coğrafya ve haritacılıkta yol açtıkları gelişmeler, denizcilik sanatına ve bilime katkıları ve nihayet siyasal sonuçları açısından değişik öneme sahip çok sayıda sefere çıkmıştır.

Dört yüzyılı aşkın bu dönem içinde gerçekleşen büyük yolculukların ardındaki saikler hep aynı olmamıştır. Keşifler tarihine çok yüksekten

bakıldığında, ilkin ticaretin, ardından talan ve sömürünün, yeni topraklar elde etme ve koloniler kurmanın, daha sonra da bilimsel saiklerin ön plana çıktığı izlenimi oluşur. Bir tarihçi, daha da yüksekten bakarak merkantilist dönemin yolculuklarıyla aydınlanma çağı yolculuklarını ayırıyor ve işte Bougainville ve Cook'la bu ikinci dönemin başladığını ileri sürüyor. Nitekim merkantilist amaçların ön planda yer aldığı düşüncesi, keşifler çağının başlayışı ile Osmanlı İmparatorluğu'nun Yükseliş Dönemi'nde, Akdeniz'de ve genel olarak Uzakdoğu-Avrupa arasındaki geleneksel ticaret yolları üzerinde kurduğu egemenlik arasında bir nedensellik ilişkisi kuranların da düşüncesidir.[2] Ama bu gibi ayrımlar hemen her zaman bir dizi karşı kanıtı da getirir; gerçekten keşifler çağında hem belirli tek bir yolculukta hem de aynı dönemde gerçekleştirilmiş değişik yolculuklarda, bu saiklerin bir arada varolduğu da görülür.

Öte yandan bu seferlerin genel tarihinde bir düzenlilikten de söz edilemez. Kimi zaman seferlerin arası hayli açılmış, kimi zaman ardı ardına yolculuklara çıkılmıştır. Bu açıdan bakıldığında Bougainville'in yolculuğu, Atlantik'te, Pasifik'te, Hint Okyanusu 'nda ve tabii Moluklar Denizi'nde seyir ve seferlerin çok yoğunlaştığı bir dönemde gerçekleşmiştir. Nitekim Bougainville, Malvinas Adaları'na yaptığı bir seferde, 1765 yılında, Komodor Byron'la, dünya çevresinde yolculuğu sırasında da Atlantik'te Carteret ile karşılaşacaktır.[3] Wallis, Bougainville'in Tahiti'ye varışından sadece birkaç ay önce oradan geçmiş olacaktır. Tahiti'den ayrılışından kısa bir süre sonra James Cook birinci yolculuğuna başlayacak ve Bougainville'den bir yıl kadar sonra Tahiti'ye varacaktır. Yolculuklarının iki üç yıl sürdüğü düşünülecek olursa onunla da pekâlâ karşılaşabilirdi. O yıllarda İngiltere'den her yıl, "neredeyse tren seferlerinin düzenliliği içinde" [4] keşif yolculukları düzenlenmektedir.

Kimi yönleriyle masalsı, kimi yönleriyle destansı bu dönemin tarihi, aynı zamanda Avrupa'nın dünyaya egemen oluşunun tarihidir. Keşifler ve onu izleyen sömürge imparatorluklarının oluşturulma tarihi, aynı zamanda keşfedilen toprakların yerli halklarının kıyımını, siyahî esir ticaretinin karanlık görünümlerini de içerir.

Bu keşif yolculukları hep Batı Avrupalılarca gerçekleştirilmiştir. Ancak değişik Batı Avrupa uluslarının aldıkları pay zaman içinde değişmiştir. En başta Portekiz ve İspanyol denizcilerinin ve bir de belki onların hesabına

çalışan İtalyanların ön plana çıktığı görülür. Hemen sonrasında Hollandalılar denizcilikte sağladıkları ilerlemeyle Doğu Hintelleri'nde geniş sömürgelere sahip olacak, bir yandan da Willem Barentszoon ile Kuzeydoğu geçidini zorlayacaklardır. Önceleri Drake ve Cavendish dışında güneysel sulara pek inemeyen ve dolayısıyla kuzey geçitlerini zorlayan İngiltere onları izler ve bilindiği gibi "üzerinde güneş batmayan imparatorluğu"nu kurmaya başlar. En sonunda da, artık sadece bilimsel nitelikli ya da bilimsel serüven görünümünde açınsamalar için İskandinav ve Kuzey Amerikalı kâşifler sahneye çıkar.

Bunların arasında Fransızların payı oldukça mütevazı boyutlardadır. Yolculuğunun başarısı çağdaşları tarafından hayli küçümsenen, kimi zaman yokumsanan Bougainville'i bir talihsiz kâşif, Kerguelen Şövalyesi[5] izleyecektir. Özellikle bilimsel niteliğiyle keşifler tarihinde çok daha önemli bir yeri olan iki denizci ise La Pérouse (1741-1788) ile XIX. yüzyılda Dumont d'Urville (1790-1842) olacaktır. Aslında Fransız Doğu Hintelleri Kumpanyası'nda kaptanlık yapan, dolayısıyla tacir yanı ağır basan Marion Dufresne ile Jules Marie Crozet Hint Okyanusu'nda, gene XVIII. yüzyılın sonlarında birkaç küçük ada keşfedeceklerdir. İşte sadece bunları düşünecek olursak Bougainville, kendi yurttaşları arasında, kimi yönlerden ilk oluşuyla; bütün kâşif denizciler arasındaysa, yolculuk yazını alanında haklı bir ün kazanan, bu güzel anlatısıyla diğerlerinden ayrılır.

Bougainville, Aydınlanma Çağı'nda Sıradışı Bir Denizci

Bougainville'in seksen iki yıllık yaşamının öyküsünde, bu kitabın konusunu oluşturan keşif yolculuğunun ötesinde, bir yanda karada ve denizde katıldığı savaşların, bir yanda da üyesi olduğu, döneminin önde gelen bilim kuruluşlarının adları birlikte ön plana çıkar.[6]

Bougainville, 12 Kasım 1729'da Paris'te, kentsoylu bir ailede doğmuştur. Noter olan babası 1741 yılında soyluluk unvanı alacaktır. Klasik diller ve bilim alanında sağlam bir eğitim görür. Gençliğinde, 1750 yılında Kralın Kara Silahşorları[7] birliğinde başladığı askerlik mesleği sırasında eğitimini sürdürür. Hocaları arasında Ansiklopedistlerden D'Alembert ve Clairault da vardır.[8] Bu sonuncusunun denetimi altında *İntegral Hesabı Kitabı*'nı (*Traité du calcul intégral*) hazırlar. 1755 yılında kitap yayınlandığında yirmi altı yaşındadır ve bu yayınla bilgin olarak tanınmaya başlar.

1754 yılında Fransa ile İngiltere arasında Antiller'in paylaşımına ilişkin sorunları çözmek üzere, olağanüstü yetkili elçi olarak İngiltere'ye giden Mirepoix Dükü'nün kâtipliğine atanır. Böylece Londra'da diplomasi alanında tecrübe kazanır; İngiliz politikasının amaçlarını kavrar. Orada 1740-1744 yılları arasında dünya çevresinde bir yolculuk yapmış olan, İngiliz donanmasının komutanı Lord Anson'la tanışır, 8 Ocak 1756'da *Royal Society*[9] üyeliğine seçilir. Bu saygın kuruma üye seçilmesine, yayınlamış olduğu matematik kitabı yol açmıştır. O sırada öte yanda, İngilizler ve Fransızlar, Kanada'da egemenlik kurmak için birbirleriyle ilan edilmemiş bir savaş halindedirler.

Royal Society'ye üye olduktan birkaç ay sonra Bougainville Kanada 'daki Fransız kuvvetlerinin komutanı Montcalm Markisi'nin yaverliğine atanır ve ilk kez Atlantik'i aşar. Bu yolculuk sırasında ve görevli olarak Atlantik'in iki kıyısı arasında gerçekleştirdiği sonraki yolculuklarında denizcilik sanatını öğrenecektir. Kanada'da savaşır. İki ülke arasındaki Yedi Yıl Savaşı'nı (1754-1760) izleyen Paris Antlaşması'yla (1763) Fransa, Kuzey Amerika'daki topraklarının büyük bir kısmını kaybeder.

Savaştan sonra Bougainville, Kraliyet bahriyesine girer ve Kralın, Kuzey Amerika'da kaybedilen toprakları telafi edecek yeni topraklar kazanmak üzere kendisine Malvinas Adaları'nda bir koloni kurma izni vermesini sağlar. 1763 ve 1764 yıllarında Malvinas Adaları'na iki sefer düzenler, orada bir yerleşim kurar. Bu seferlerden ikincisinde Magellan Boğazı'nda açınsamalar yapar. Ama İspanya'nın baskısı üzerine bu koloniyi, birkaç yıl sonra, Dünya çevresindeki yolculuğunun ilk yılı içinde, 1767 yılında İspanyollara teslim edecektir. Bu girişim için harcadığı paraları da fazlasıyla geri alır. 1769'da Fransa'ya döner ve 1771 yılında, *Dünyanın Çevresinde Yolculuk* [*Voyage autour du monde*] adlı kitabı yayınlanır.

O sırada Amerika'daki kolonilerde İngiltere'ye karşı hareketler başlamıştır. Bunu Amerikan Bağımsızlık Savaşı izleyecektir. Bu savaşta Fransa Kralı İngilizlere karşı Amerikalıların yanında yeraldığında, Bougainville bir kez daha Amerika'da İngilizlere karşı çarpışacaktır. 1778'de Kralın Amerikalıların yardımına gönderdiği filoda *Guerrier* gemisinin komutanlığına atanır. 1781'de ilkin Martinique Adası sularında ve sonra da Chesapeake Körfezi'ndeki deniz savaşlarına katılır. Martinique Savaşı Fransızların, Chesapeake Savaşı'ysa İngilizlerin yenilgisiyle son

bulur. Onu Versailles Barış Antlaşması (1783) izleyecek ve İngiltere Amerika'daki kolonilerin bağımsızlığını kabul edecektir.

1772 yılında Kuzey Kutbu'na, gerçekleşmeyecek bir keşif seferi hazırlıklarına girişmiş; 1785'te La Pérouse'un, keşif seferinin, sonra da 1792'de onu aramak için yola çıkarılan d'Entrecasteaux'nun sefer hazırlıklarına katılmıştır.

1784'te Bahriye Akademisi'ne ve 1789'da da Fransa Kraliyet Bilimler Akademisi üyeliğine seçilir. 1798'te Napolyon'un Mısır seferini hazırlayan kurulda yer alır. 1808'de İmparatorluk Kontu unvanını alır ve 20 Ağustos 1811'de Paris'te ölür.

Böylece Bougainville, Eski Düzen[10] döneminde başladığı bilimsel ve coğrafi çalışmalarını, askeri kariyerini, devrim sonrasında da sürdürmüş oluyor. XV. Louis ve XVI. Louis'den sonra, devrim yıllarında ve sonra İmparatorluk Dönemi'nde de (Napoléon Bonaparte dönemi) hizmetinden yararlanılan seçkinler sınıfı içinde yerini korumuştur. Hem kara hem deniz savaşlarında görev alan, hem Kuzey Amerika'da hem Avrupa'da savaşlara katılan; matematik, astronomi ve coğrafya alanında çalışma ve uygulamaları olan, hem İngiltere hem Fransa'nın saygın bilim kurumlarının üyeliğiyle onurlandırılan; kendi yönettiği keşif yolculukları dışında, sonraki keşif seferlerinin hazırlanmasında da katkıları olan bir seçkindir.

Ansiklopedistlerden büyük ölçüde etkilenmiş dünya görüşüyle, fen ve doğa bilimlerine yakınlığıyla, gördüğü klasik diller eğitimiyle Aydınlanma Çağı'nın insanıdır. Bu özellikleri Dünya çevresindeki yolculuğunun seyir günlüğünde, sonra yayınladığı kitapta kendini gösterir. Bunun belki önemsiz görülebilecek ikincil bir yansıması da keşfettiği ya da ulaştığı karalara verdiği adlarda ortaya çıkar.

Seyir günlüğünde ve kitabında Tacitus'tan, Caesar'dan, Vergilius 'tan alıntılar birbirini izler. Diderot şöyle yazıyor: "Eski yazarlardan yapılan alıntılar gösteriyor ki Vergilius ya yolcunun sandığında ya da kafasındaydı." [11] Seyir günlüğündeki kimi kayıtlardan birçok başka kitabı da yanında taşıdığı anlaşılıyor. Adlandırma konusuna gelince, çağdaşı ve ondan bir buçuk yıl kadar sonra Dünya çevresinde ilk yolculuğuna çıkacak olan James Cook da uğradığı ya da keşfettiği karalara ad verme ayrıcalığını yaşamıştır. Ama aralarında önemli bir fark vardır: Bougainville'in aklına

klasik mitolojiden ya da edebi eserlerden kaynaklanan adlar, (Kythera, Kiklad vb.) gelirken, Cook ancak kendi ülkesinde var olan adları başına bir "yeni" sıfatı ekleyerek kullanmaktadır. Yeni Hebridler, Yeni Güney Galler gibi. Aralarındaki fark herhalde sadece bundan ibaret değildir: Ansiklopedist Denis Diderot, Bougainville'in kitabı konusunda bir süreli yayın için hazırladığı, ancak çok uzun yıllar sonra yayınlanabilecek tanıtım yazısında şunları kaydediyor:

> "Bougainville'in karakteri ile gerçekleştirdiği girişim arasındaki görünen çelişkilerden bir diğeri, toplum içinde yaşamanın sağladığı keyiflere düşkünlüğüdür. Kadınları, gösteri sanatlarını, güzel yemekleri sever. Seçkinlerin hareketli dünyasında yaşar ve onun yarattığı vefasızlıklara da, uzun süre üzerinde sallandığı denizin çalkantılarına katlandığı gibi öylesine kolaylıkla katlanır; sevimli ve neşelidir, bir koltuğunda *Diferansiyel ve İntegral Hesabı Kitabı*, diğer koltuğunda *Dünyanın Çevresinde Yolculuk*'u yüklenmiş gerçek bir Fransızdır. Uzun yolculuğundan yararlanmasını sağlayan bütün bilgilere sahiptir. Felsefe bilir; kararlıdır, cesurdur, ileri görüşlüdür; gerçeği kavrayan ve gözlem süresini kısaltan bir bakışa sahiptir; saygılıdır, sabırlıdır; görme, öğrenme ve faydalı olma arzusundadır; matematik, mekanik, doğa bilimi, geometri ve astronomi ona yabancı gelmez."[12]

Diderot, yazarın yaşamdan keyif alma biçimi konusunda bence çok yerinde bir gözlem yapıyor. Gerçekten bu kitaptaki anlatının birkaç sayfasında, bu zorlu keşif yolculuğu sırasında uğranılan kimi yerlerde Bougainville ve arkadaşlarının çağrılı oldukları şölenler, izledikleri konser ya da gösteriler, tattıkları şaraplar, rastladıkları kadınların güzelliği ya da zarafeti konusundaki satırlar okurun mutlaka dikkatini çekecektir. Evet, Diderot böyle över ve göklere çıkarır yazarımızı; buna karşılık, döneminin diğer yazar ve düşünürleri arasında onun adını bir kez olsun anmamış olanlar da yok değildir. *XV. Louis'nin Yüzyılı*'nı (*Siècle de Louis XV*) yazan Voltaire bunlardandır.[13]

Yolculuğun Bağlamı, Açık ve Örtük Amaçları

Bir önceki alt başlıkta çok genel olarak baktığımız keşif yolculuklarını çevreleyen koşulları, Bougainville'in yolculuğu için biraz daha ayrıntılı

biçimde ele almayı deneyelim.

Bu yolculuk konusunda çalışanlar, Bougainville'in bu girişiminin kökeninde birkaç temel unsur bulunduğunu belirtiyorlar. Bunlardan birincisi, "bilinmeyen güneysel toprakları" (*terra australis incognita*) düşüncesinin yarattığı çekimdir. İkincisi Kuzey Amerika'daki topraklarının bir bölümünü kaybeden Fransa'nın bunu telafi etme isteğidir. Bir başkası, güney denizlerinde Hintelleri ve Çin yolu üzerinde bir ikmal üssü sahibi olmaktır. Bunların ardında da kimi bilimsel amaçlar sıralanmaktadır. Buna belki bir de kişisel nitelikli saikleri ekleyebiliriz.

Yeryüzünün güneyinde, kuzeydeki karalara karşı ağırlık oluşturacak bir güneysel kıtanın varlığı düşüncesi Eskiçağ'a kadar çıkar. Ama gemicilikteki gelişmelerle keşifler çağında ancak, bu söylencenin etkisinde pek çok denizci güneye yönelmiştir. İlk gidenlerin ılımlı iklimlerde karşılaştıkları kimi karalar, orada zengin ve bâkir toprakların, cennetsi ülkelerin bulunduğu düşlerini yaratmıştır. Böylece seferler teşvik edilmiştir. Bu arayışta en ileri giden ve düşlere son veren, aslında cennet düşlemekten çok, akıl ve denizcilik becerisiyle, keşif amacıyla davranan Kaptan Cook olmuştur. Bugün kendi adıyla anılan adayı keşfeden Lozier Bouvet sayılmazsa, ilk defa o, dünya çevresinde çember seyirle (*circumnavigation*) yetinmek yerine güneysel suları zorlayacak ve ikinci yolculuğunda ilk kez güney kutup dairesinin güneyine geçecektir (17 Ocak 1773, 67° 15' G-39° 35' D; günümüzde Antarktika'da Prens Harold Kıyısı yakınları). Rüzgârlar yönünde, yani doğuya doğru sürdürdüğü aynı yolculuğun devamında, Yeni Zelanda'ya uğradıktan sonra Antarktika'da bugün Amundsen Denizi adını taşıyan sularda, 30 Ocak 1774'te, 71° 15' G-106° 54' B noktasına ulaşmıştır. Orada buzlayla karşılaşır. Ardından seyir günlüğüne düştüğü kayıtta bu buzun kutba kadar kesintisiz sürdüğüne olan inancını belirtecek ve geri dönmeye karar verecektir.[14]

Ne var ki o tarihten yirmi yıl kadar öncesinde bu yöndeki umutlar çok yaygındır. 1852'de Prusya Kralı II. Frederik'e yazdığı "İlerleme ve Bilimler Üzerine Mektup"ta Maupertuis; ardından 1756'da *Güneysel Topraklara Seyirler Tarihi* adlı kitabında Charles de Brosses ve başkaları, bu yöndeki girişimlerin sağlayacağı yararları sayıp dökmektedirler. "Böylesine geniş topraklara sahip bir ülkenin keşfinin, ilginç unsurlar dışında belki Amerika'nın keşfiyle sağlananlar ölçüsünde kazanç olanakları

sağlayacağından nasıl şüphe edilebilir?"[15] De Brosses ayrıca bu amaçla gerçekleştirilecek girişimler için kimi tavsiyelerde bulunmaktadır: Keşif seferleri Amerika'nın batı kıyılarından başlamalıdır, böylelikle mürettebatın Pasifik Okyanusu'na zinde biçimde çıkması sağlanacaktır. Öte yandan Magellan Boğazı'nda ve Polinezya'da iki yerleşim kurulmasını önermektedir.[16] Bougainville belli ki bunların etkisi altındadır. Ama yolculuğunda Magellan Boğazı'ndan daha güneye inmek için hiçbir girişimde bulunmamıştır. Onun "bilinmeyen güneysel toprakları" Pasifik adalarıyla sınırlıymış gibi görünüyor.

Ama coğrafi yönden sınırlı da olsa iktisadi ve siyasi amaçlar yönünden anılan çerçeveye uymaktadır. Ayrıca bu yöndeki arayışını temellendiren bir başka unsur da, Fransa'nın, Kanada'da İngiltere'yle giriştiği ve Bougainville'in de katıldığı Yedi Yıl Savaşı'nı ve sonrasında oradaki topraklarını kaybedişi ve oraya yerleşmiş bulunan Fransızların durumudur. İşte bu bağlamda Bougainville, Malvinas Adaları'nda bir koloni kurmaya girişir. İlkin Bahriye Nazırı Choiseul Dükü'nü ikna etmesi gerekmektedir. Bu amaçla iki muhtıra hazırlar ve sunar. Masrafları kendisi ve yakın akrabaları tarafından karşılanmak üzere bir sefer tasarlamaktadır. Gerekli onayı ve kralın talimatlarını aldıktan sonra Kanada'yı terk etmek zorunda kalmış Akadyalı ailelerden, Malvinaslar'a yerleştireceği on dokuz kişilik küçük bir toplulukla 1763'te yola çıkar, 5 Nisan 1764'te adaya el koyar ve koloniyi kurar, Fransa'ya döner. Aynı yıl ikinci bir yolculuk düzenler, oradaki koloninin gereksinim duyduğu malzemeyi ve erzakı götürür; dört ay kadar kalır.

Ne var ki Lord Anson'un yolculuğundan (1740-1744) beri İngilizler de bu adalarda bir yerleşim tasarlamaktadırlar. Ama Güney Amerika'ya yerleşmiş bulunan İspanyollar her iki girişime de karşıdırlar. Nitekim bu adaların Güney Amerika'nın bir uzantısı olduğu, dolayısıyla kendisine bırakılması gerektiği savıyla İspanya'nın ileri sürdüğü talep üzerine XV. Louis bu yerleşimin onlara terkine karar verir ve bu işle bizzat Bougainville'i görevlendirir.[17]

İşte bu çerçevede Bougainville dünya çevresinde yolculuğunu tasarlar. İlkin Malvinaslar'daki yerleşimi İspanyollara devredecek ve oradan dünya çevresindeki yolculuğuna başlayacaktır. XV. Louis, yeni görev emrini 26 Ekim 1766 tarihinde imzalar.[18] Bu talimatın metni, Bougainville

tarafından o tarihlerde geçerli usuller uyarınca, o sıralarda Bahriye Nazırlığı görevine atanan Praslin Dükü ile Dışişleri Nazırlığı görevine geçen Choiseul Dükü'ne sunulan muhtıraların, onlar tarafından belki bir ölçüde değiştirilerek onaylanmış biçimidir. Başka bir deyişle seferin tasarımını yapan Bougainville'in kendisidir. Verilen emirler, kendi tasarısının Bahriye Nezareti tarafından gözden geçirilmiş biçimidir.

Genel amaçları belirleyen bu emirname dışında 31 Ekim tarihli ikinci bir emirname ile Bougainville'in seyir sırasında uyacağı daha teknik nitelikli kurallar konmuştur. Bu kurallar, gemideki disipline, silah ve cephanenin idareli kullanımına, yazıcı tarafından giderlerin belgelendirilmesi ve kaydına, seyir günlüğünün tutulmasına, gireceği limanlar ile yolda rastlayacağı yabancı gemilerle selamlaşma usulüne ilişkin ayrıntılar içermektedir.[19] Demek ki yeni toprakların keşfi, Çin'e yeni bir ticaret yolunun açılması ve bunu kolaylaştırmak amacıyla Çin kıyılarına yakın bir adanın saptanması, Fransa'nın elindeki dönenceler bölgesi adalarında yetiştirilmek üzere baharat fidanlarının temini; girişimin açık amaçları işte böylece belirginlik kazanıyor.

Örtük amaçlarına gelince, bunlar öncelikle Fransa'nın 1763 Paris Antlaşması'yla Kuzey Amerika'da kaybettiği toprakların telafisi, başka bir deyişle yeni sömürgeler elde etme hazırlığıdır. Böylece Fransa, İngilizlerin gelişmekte olan deniz hâkimiyetiyle de bir denge kurma peşindedir. Öte yandan Filipinler'de İngilizlerden önce davranarak Batı Pasifik'te köprübaşı elde etmektir. Kısaca karşımıza çıkan XX. yüzyıl ortalarına kadar sürecek sömürge imparatorluklarının başlangıç emelleridir.

Bunlar ve herhalde kimi, gençlik yıllarındaki okumalarla başlamış umutlar ve heveslerle, bir de onların yanı sıra ölümlülerin kimilerinde özellikle öne çıkan, herhalde kolayca akla gelebilecek ve adlarının tarihe geçmesine yolaçan değişik bireysel saiklerle yüklü olarak Bougainville, 15 Kasım 1766 günü öğleden sonra saat birde Mindin limanı'ndan yelken açar.[20] Rüzgâr kuzeydoğuyla, batıdan geçerek güneybatı arasında değişen yönlerden esmektedir. Saat iki buçukta rotasını batı-güneybatıya çevirir ve saat üçte kılavuz gemiden ayrılır.[21]

Gemiler

Bougainville, görev yolculuğunu iki gemiyle gerçekleştirmiştir. Bunlardan biri henüz yeni inşa edilmiş bir firkateyn, diğeriyse denenmiş bir yük gemisidir.

Firkateyn, üç direkli, kabasorta armalı (kare yelkenli), oldukça hafif bir savaş gemisidir. XVII. yüzyılın başlarında tek güverteli bu gemiler, XVIII. yüzyılda çoğunlukla iki güverteli olarak inşa ediliyorlardı; o yüzyılın ortalarında 36-40, yüzyılın sonundaysa 62 metre boya ulaşmışlardı. Yirmi dört ile kırk arasında topu bulunan bu gemiler hızlı, manevra kabiliyeti yüksek teknelerdi.

Bougainville'in yolculuk ve seyir günlüğünün ilk sayfalarında *La Boudeuse* firkateyninin 1766 yılında Nantes'ta Bay Raffeau tarafından inşa edildiği kaydediliyor ve gerek teknenin, gerekse direk ve serenlerin boyutları veriliyor. Bunlara göre *La Boudeuse*, 125 ayak uzunluğundadır (40,6 m),[22] oturan omurga uzunluğu 118 ayaktır. 960 tonilatoluk bir oyluma sahiptir. Grandi direği 80 ayak 25 parmak, grandi gabya çubuğu 53 ayak 15 parmak ve grandi babafingo çubuğu 28 ayak 14,6 parmaktır. Böylece grandi direğinin toplam uzunluğu oturduğu omurgadan başlayarak ve çubukların üst üste geldiği destemora payları da düşülürse 48 metre kadardır. Cıvadrası 48 ayak 24 parmaktır. Mayıstra sereni (gemideki en büyük seren) 73 ayak 17 parmaktır (yaklaşık 25 m). Karina ağırlık merkezinin omurgadan yüksekliği 7 ayak 6 parmak, ağırlık merkezinin su çizgisine uzaklığı 5 ayaktır. Böylece su çekiminin 4,5 metre kadar olduğu ortaya çıkıyor.

Tarihçi Taillemite'e bakılacak olursa bu boyutlarıyla *La Boudeuse* o dönem için orta büyüklükte bir firkateyndir. Riga ahşabından inşa edilmiştir. Geminin iç bölümlerini L. Denoix şöyle betimliyor:[23] Mürettebat, yaklaşık 1,60 m yüksekliğindeki ara güverteye yerleşmiştir ve bu alanı, hiç olmazsa belli sürelerle, mürettebatın beslenmesi için gerekli canlı hayvanlarla paylaşmaktadır.[24] Üst güvertede grandi direğinin arkasında kıç kasara bulunmaktadır. Burası, pupadaki pencerelerden ışık alan büyük kamara ile subaylara ait, her biri diğerinden brandayla ayrılmış küçük kamaraların bulunduğu, geminin "soylu" kesimidir. Büyük kamara hem süvarinin kamarası hem kurul kamarası hem de subayların yemek salonu işlevi gören yaklaşık 7x6 m boyutlarında bir mekândır. İki yanında subayların helaları yerleştirilmiştir. Grandi direğinin ön tarafında

şalupaların ve filikaların üst üste istiflendiği büyük alan vardır, oradan baş kasara üstüne ulaşılır. Burası, işi olmayan mürettebatın toplandığı, gemideki olayları ve haberleri konuştuğu yerdir. Başkasaranın hemen altında işte, bir fırın, birkaç kazan ve öteberiden oluşan araçlarıyla mutfaklar yer almaktadır. Subayların, askerlerin ve gemicilerin mutfakları ayrıdır. Pruvada en uçta, mürettebat helaları bulunur.

Mürettebatın yerleşik olduğu ara güvertenin altında ambarlar bulunmaktadır. En arkada topçubaşının ambarı ve barut deposu, ondan sonra öne doğru erzak ambarı, fıçılar içinde içme suyu, hayat-suyu ve şarabın depolandığı ambar, daha önde yedek yelken deposu, halat deposu, en önde de ikinci bir barut deposuyla, güverte lostromosunun, içinde yedek ip ve makaraları koruduğu ambar bulunmaktadır.

La Boudeuse'ün güzel bir gemi olduğu söylenir. Siyah karinası üzerine sarı bir şerit boyanmıştır. Yüksek bir arması vardır. Bu arma ona, uygun rüzgârda saatte on mile kadar çıkan bir hız sağlar.

L'Étoile'e gelince, 1759 yılında Nantes'ta inşa edilmiş bu gemi 480 tonilato oylumlu bir "*flûte*"tür [flüt]. Bu tür yük gemileri XVII. yüzyılın ilk yarısından başlayarak Hollandalılar tarafından geliştirilmiştir. Önceleri Felemenk'te başlıca açık deniz ticaret gemisi olarak yaygınlaşan *flûte*'ler deniz kuvvetlerinde ilkin yük sonra da hizmet gemisi olarak kullanılmışlardır. Boyları (30-42 m) enlerinin dört katı, yüksek ve yuvarlak pupalı teknelerdir. Pruva ve grandi direklerinde ikişer kare yelken, mizana direğinde bir üçgen yelken, bir de pruvada cıvadra seren yelkeniyle donatılmışlardır. Geniş, tombul karinalı ve ağır gemilerdir. Hem geniş oylumlu oluşu hem de görece sınırlı bir mürettebata gereksinim duyurması bakımından taşıma için elverişlidir. *L'Étoile*'in boyutları şöyleydi: uzunluk 104 ayak (33,8 m), genişlik 27 ayak 9 parmak (9 m) şu çekimi 13 ayak. Bu sefere çıkmazdan önce gene aynı süvarinin komutasında Malvinas Adaları'na bir sefer daha yapmıştır.

Taillemite'ten öğrendiğimize göre bu kitabın konusunu oluşturan çember seyrinden (*circumnavigation*) sonra da bu iki gemi yararlı hizmetler görmüştür. *La Boudeuse* Amerika'da bağımsızlık savaşlarına katılmıştır. *L'Étoile* ise 1773-1777 yılları arasında Hint Okyanusu'na sefer yapmıştır. *La Boudeuse*'ün gerek yeni oluşu (ilk defa denize açılıyordu), gerekse niteliği (düşük hacimli bir firkateyndi) bakımından Bougainville'e sorunlar

yarattığı, özellikle birinci başlıkta görülecektir. Nitekim daha yolculuğun başında, kuvvetli bir fırtınanın ardından geri dönmeleri ve gemide onarım ve tadilat yapmaları gerekmiştir. Buna karşılık hızı konusunda yazarın yakınmaları, aktarılan başka ayrıntılar göz önüne alındığında çoğu zaman pek haklı görünmemektedir.

Yolculuğun Sonuçları

Bougainville'in yolculuğunun sonuçlarına ilişkin değerlendirmeler hiçbir zaman çok yüceltici olmamıştır. Sağlığında da sonraki dönemlerde de yaygın kanı, belirlenen amaçlara ulaşamadığıdır. Övenler de başta konulan amaçlara ulaşmada başarılı olduğu iddiasıyla değil, başka yönleriyle överler onu. Çağdaşı Diderot'nun övgüsü daha çok onun kişiliğine, Cizvitlerin Paraguay'dan sürülmelerine ilişkin olayları aktarışındaki yansızlığa, Patagonlar ve genel olarak yabanıllara ilişkin gözlemlerine, Hollandalıların baharat ticaretine ilişkin kayıtlarına ve Tahiti sözcük dağarcığına ilişkin verdiği bilgilere yöneliktir.[25] Kırk yıl kadar önce onun hakkında anıtsal olarak nitelenen bir monografi yazan Martin-Allanic de birçok nedenle kahramanına bağlı olsa da, denizcilik yönünden başarısını fazla vurgulamaz, sadece göreli başarısızlığının nedenlerini açıklar. Bougainville'in ve yol arkadaşlarının günlüklerini yayınlayan E. Taillemite, özellikle seyir tekniğindeki katkısını, Ay uzaklıkları yöntemiyle denizde boylam saptama alanında sağladığı ilerlemeyi, gemicilerinin sağlığını korumadaki başarısını ve yolculuk boyunca o dönem koşullarına göre mürettebatından çok az kayıp vermesini, etnografyaya katkısını över.[26] Pierre Chaunu, Dünya çevresini dönmedeki hızını ön plana çıkarır, gerçekten o, Magellan'dan iki buçuk yüzyıl sonra, onun yarısı kadar bir sürede Dünya çevresini dönmüştür.[27] Ayrıca "cucurbite" adı verilen bir cihazla deniz suyundan tatlı su elde etmeyi başarmıştır. Bu satırların yazarıysa, ilerde, başka bir yönüyle onu övecektir.

Gerçekten kralın talimatında (bkz. yukarda 18. dipnot) sözü edilen yeni karalar bulma amacı gerçekleşmemiştir. Tahiti'ye ondan önce Wallis varmıştı. Yeni Kykladlar adını verdiği şimdiki Vanuatu adaları, Quiros tarafından ondan önce, daha XVII. yüzyılda Kutsal Ruh Toprakları olarak adlandırılmıştı.[28] Diderot, onun sayesinde yeryüzü coğrafyası bilgisinin, dolayısıyla da haritaların mükemmelleştiğini yazıyor. "Hayır" diyor Taillemite, "olsa olsa Pasifik'te yeni bir koridor belirlemiştir." Ama birçok

yerin yerlemlerini, bunları kitabında her zaman belirtmese de (bir kısmını ikinci baskıda ekleyecektir), daha doğru biçimde belirlediği kesindir. Ayrıca Magellan Boğazı'nda seyir konusunda yararlı bilgiler getirdiği de ortada. Sonra Taillemite, onun dünya çevresini dolaşan ilk Fransız olduğu savını da çürütüyor ve öncesinde, tecimsel amaçlarla bunu gerçekleştiren on bir geminin adını ve kaptanlarını sayıyor.[29] Neyse ki Bougainville'in Dünya çevresinde dönüşü "*Majestelerinin gemileriyle* ilk gerçekleştiren" olduğunu atlamayarak, bütünüyle yalancı çıkartmıyor. Bir başka beklenti; bir ticaret merkezi, bir uğrak limanı kurulabilecek yerin belirlenmesi de gerçekleşmemiştir. Nihayet baharat ağaçlarının fidanlarını getirip bunları Fransa Adası'nda yetiştirme amacına da ulaşılamamıştır. Bu göreli başarısızlığın nedeni olarak, yolculuğun örgütlenmesindeki aksaklıklar ön plana çıkarılmaktadır. Aslında iki görev birleştirilmiştir: Malvinas Adaları'nın İspanyollara devri ve sonra Dünya çevresinde bir keşif yolculuğu. Bu birinci görev, Bougainville 'e ikincisi için yeterince zaman bırakmamış ve onu gerçek keşiflerden alıkoymuştur.

Henüz Pasifik'te seyir halindelerken yazıcı Saint-Germain şu kaydı düşüyor:

> "Gerekli önlemler alınmaksızın [Pasifik'i] geçiş girişimi bize çabalarımızın bütün meyvelerini de kaybettirdiği için daha da büyük bir üzüntüye yol açmaktadır. Kythera'dan beri, büyüklükleri, konumları, yükseklikleri, üzerinde yaşayan insanları açısından çok güzel görünümler sunan değişik karalar keşfettik. Ama erzakımızın yetersizliği nedeniyle acelemizden hiçbirini gezemedik. Hatta Kythera hakkında bile ne söyleyebiliriz? Ülkenin içlerini görebildik mi? Bay de Commerson, bu adanın, doğabilimi yönünden, bitkiler olsun madenler olsun sahip olduğu hazinelere ilişkin bilgi getirebiliyor mu? Kıyı boyunca iskandil atabildik mi? İyi bir demirleme yeri bulabildik mi? Ulus için bu yolculuğun yararı nedir? Batı yönünde ilerlemeye devam etmek ne iyi olurdu! Belki ulusa yararlı yeni bir yol açardık, en azından şanlı bir keşif yapardık. Ben bu yolculukta bugüne kadar gerçek olan tek bir şey görüyorum: çok pahalıya mal olan iki gemi donatımı."[30]

Öte yandan seçilen gemi de uygun değildir. Firkateyn bu kadar uzun bir yolculuk için gerekli erzakı taşıyabilme yeterliğine sahip değildir. Onun için

yanına bir de yük gemisi katmak gerekmiştir. Bu gemi onu yavaşlatmıştır. Ayrıca *La Boudeuse* yepyeni bir gemidir. İlk defa denize açılmaktadır. Nitekim yola çıkışlarından hemen sonra yakalandıkları bir fırtınada direkleri kırılacak; Brest'e geri dönmek ve orada direkleri kısaltmak, topları daha küçükleriyle değiştirmek gerekecektir.[31]

Öyle anlaşılıyor ki, Bougainville keşif çabasını, birçok denizcinin kaybıyla sonuçlanacak bir serüven haline getirmekten kaçınmıştır. Yeni toprakların kâşifi olmaktansa, mürettebatını neredeyse tam olarak geri getiren bir kaptan olmayı yeğlemiştir. Çeviri metinde görüleceği gibi, Buru Adası'na tam zamanında ulaşmıştır, biraz daha gecikseydi mürettebatında çok büyük kayıplarla karşılaşabilirdi. Dönüşünde haklı olarak kayıp denizci sayısının düşüklüğüyle övünür. Ulaştığı sonuç o dönem için gerçekten önemlidir. Bu yolculuklarda bir yandan iskorbüt bir yandan ateşli tropikal hastalıklar, o arada dizanteri, gemilerin mürettebatı üzerinde sürekli bir tehdittir.

Ama bu yolculuğunun sonunda Bougainville, Kraliyet deniz kuvvetlerine albay rütbesiyle kesin olarak dahil edilmekle ödüllendirilmiştir. Ardından amiral de olacaktır. Oysa sefere çıkarken sadece sefer süresi için bu rütbeye atanmıştı. Sonrasında da rejim değiştikten sonra, Fransız Devrimi'nin değişik evrelerinde ve İmparatorluk döneminde ülkesinde onurlu görevlere getirilecektir. Adı bir çiçekte yaşamaktadır. Bir de, yayınlanışından 236 yıl sonra hâlâ çok keyifle ve yararlanılarak okunan güzel bir kitap yayınlamıştır. Keşifler tarihinde biraz da bu nedenle kalıcı bir yer edinmiştir.

XVI-XVIII. Yüzyıllarda Seyir ve Yolculuk Günlükleri

Tarihçi Martin Conway'e bakılacak olursa seyir günlükleri ya da seyir defterleri geleneği XVI. yüzyılın ortalarında başlamıştır.[32] 1553 yılında, denizci ve tacir Sebastian Cabot'nun girişimiyle kurulan *Company of Merchant Adventurer* –sonradan *Moscovy Company* olarak anılacaktır– tarafından Hintelleri'ne ve Kitay'a (Çin'e) yeni bir denizyolu bulmak amacıyla Kuzeydoğu Geçidi'ni açınsamak ve Rusya ile ticaret yapmak üzere, Sir Hugh Willoughby ve Richard Chancellor komutasında üç gemi İngiltere'den yola çıkarılmıştı. Cabot, bu komutanlara şu talimatı vermişti:

> "Tacirler ve yazmayı bilen diğer kişiler, her gün ve her gece gerçekleştirilen seyri günü gününe yazacak, betimleyecek ve kayda geçireceklerdir. Her geminin kaptanı ve kılavuzunun emriyle, her günkü konum, karaya ilişkin gözlemler, gelgit, Güneş'in yüksekliği, Ay'ın ve yıldızların hareketi böylece kaydedildikten sonra, sefer komutanı, bütün gemilerin süvarilerini haftada bir kez, eğer rüzgâr ve hava izin verirse, bir araya getirecek ve anılan gemilerin gözlem ve notlarını gözden geçireceklerdir. Notların birleştiği ve ayrıldığı noktalar tartışıldıktan sonra, karar ve sonuç tek bir ortak kütüğe kaydedilecek ve kumpanya için saklanacaktır."[33]

Aslında bunun öncesi de var. Magellan'ın yolculuğuna (1519-1522) katılan Antonio Pigafetti de bir günlük tutmuştur; ve Dünya çevresinde bu ilk dönüşe ilişkin bilgiler onun sayesinde günümüze kadar gelmiştir. Ama Conway, seyir defteri tutmanın kural haline gelişini, düzenli tutuluşunu ve süvarinin ya da sefer komutanının sorumluluğuna verilişini esas almaktadır. Bu uygulama, keşifler tarihi çalışmaları için son derece değerli ve aynı zamanda heveslendirici bir kaynak oluşturmuştur.

Nitekim Bougainville'in ve onun öncüleri ve ardıllarının seyir defterleri ya da seyir günlükleri, hem çağdaş anlamıyla seyir defteri, hem gene çağdaş anlamıyla yolculuk günlüğünün bir karışımı, hem kimi zaman bir doğabilimcinin, kimi zaman bir etnologun not defteri niteliğindedir ve çok zengin bir bilgi kaynağıdır. Kaldı ki bunların büyük bir bölümü, doğrudan seyir günlüğü olarak, oldukları gibi yayınlanmıştır. Ama çoğu zaman da yayınlayanın tercihlerine göre kesilip biçilmişlerdir. Bougainville gibi, seyir defterinden yola çıkarak, bütünlük içeren bir anlatı oluşturanların sayısı azdır; fark şu ki o, denizci olmanın yanı sıra bir Aydınlanma Çağı yazarıdır.

Eski dönemlerdeki seyir defterleriyle karşılaştırıldığında, günümüzün seyir defterleri pek yavan sayılabilir. Ciltlenmiş basılı çizelgeler biçimindeki bu defterlere vardiya zabiti, tarihi, saati, geminin konumunu, rüzgârın hızını ve yönünü, hava basıncını vb. kaydeder; gözlemler hanesine de gemideki önemli olaylar, yapılan tatbikatlar, onarımlar, eğer bir kaza geçirilmişse onun ayrıntıları vb. kaydeder. Gerçi artık ne keşfedilecek toprak kalmıştır, ne de denizlerdeki akıntıların, rüzgârların doğası bir bilinmezdir. Şimdi denizcilik şirketini ilgilendiren sadece geminin en

ekonomik ve güvenli biçimde gideceği yere varması, yükün ve personelin güvenliğidir. Onun için bunlara bakarak ne tarih yazılabilir, ne de roman.

Seyir Günlüğü Tutma Zorunluluğu

Fransa'da, Bougainville'in yola çıkışından hemen önce yayınlanan 25 Mart 1765 tarihli krallık kararnamesi, eskiden beri var olan seyir defteri tutma yükümlülüğünü kaptan dışındaki subaylara da genişletiyordu. Bu düzenlemelere göre "Kaptan, doğru bir yol günlüğü tutacak, haritasında rotasını işaretleyecek, [Güneş] yüksekliği ölçecek, aldığı yolu tahmin edecek, her gün kılavuzların tespitlerini inceleyecek, onların görüşlerini alacak ve en uygun kararları verecektir. Ayrıca subaylarına da gerekli gözlemleri yaptırtacak, onları kendi seyir defterlerini tutmaya zorlayacak, kılavuzların doğal olarak tuttukları kayıtlardan, subaylara kopya vermelerini engelleyecektir. (...) Subaylar her sekiz günde bir defterlerini komutana sunacaklardır. Sefer sonunda da defterler ilgili makama teslim edilecektir."[34] Bu genel kuralın dışında, Kral tarafından Bougainville'e verilen 31 Ekim 1766 tarihli talimatta da şu hüküm vardır:

> "[Bay Bougainville] seferinin tam ve doğru bir günlüğünü tutacak, bunun bir kopyasını dönüşünde Bahriye Nezareti'nin başında bulunan devlet bakanına sunacaktır. Kendisiyle beraber gemide bulunan subay ve kılavuzların da kendi seyir günlüklerini tutmalarını ve bunların 25 Mart 1765 tarihli kararname uyarınca, seferden dönüşte varacakları liman komutanlığına teslimini sağlayacaktır."[35]

Bougainville'in kendi el yazısıyla seyir günlüğü, ciltlenmiş iki defter halinde Fransa Ulusal Arşivi'nde saklanmaktadır.[36] Ancak 1765 kararnamesi uyarınca *La Boudeuse*'de görevli subaylarının tutmakla yükümlü oldukları günlükler mevcut değildir. Etienne Taillemite bu günlüklerin günün birinde özel bir arşivde ortaya çıkması umudunu muhafaza etmektedir.[37] Buna karşılık gerek *La Boudeuse* gemisinde gerekse *L'Étoile* gemisinde görevli ve kurmay heyeti içinde sayılanlardan başka bazılarının da günlükleri muhafaza edilmiştir. Bunlar arasında, kılavuz Hervel, *L'Étoile*'de görevli cerrah Vivez, aynı gemiden Hintelleri Kumpanyası'nda görevli Caro, gönüllü Flesche, hekim ve doğabilimci Commerson ve bir de Kralın izniyle sefere katılan Nassau-Siegen Prensi'nin

günlükleri bulunmaktadır. Bu yolculuk sırasında tutulan günlüklerden günümüze kadar muhafaza edilebilmiş olanların tamamı, Etienne Taillemite tarafından 1977 yılında yayınlanmıştır.[38]

Bougainville'in Seyir Günlüğünün İçeriği

Bougainville'in seyir günlüğünde, bir yandan seyre ilişkin ayrıntılar, bir yandan da seyirle ilgisi olmayan çok çeşitli kayıtlar birbirini izlemektedir. En başında da iki gemi arasında haberleşmede kullanılacak bayrak ve flamaların renk ve konumlarına, geceleri kullanılacak meşalelerin sayı ve konumlarına, sisli günlerde kullanılacak top ve tüfek atışlarının sayısı ve niteliğine göre anlamlarını gösteren bir liste vardır. Bunu, komutan Bougainville'den miçolara kadar gemide bulunanların adları, memleketleri ve aylıklarının kaydedildiği bir başka liste izler. Ondan sonra günlük kayıtlar başlar. Bu kayıtlar o dönemde geçerli usuller uyarınca genelde bir günün öğle vaktinden ertesi günün öğle vaktine kadar geçen süreyi kapsamaktadır.

Bougainville'in seyir defterinin neye benzediğini göstermek üzere bazı örnekleri aşağıda sunuyorum. İlkin seyre ilişkin iki kayıt örneği:

> "[1766] 6 Aralık Cumartesi'den 7 Aralık Pazar'a:
>
> Rüzgârlar doğu ve kuzeydoğu ¼ [kerte] doğudan,
>
> Mutedil rüzgâr,[39] değişken ve kapalı hava, biraz yağmurlu; sabah saat 8'e kadar BGB'ya [Batı-güneybatıya], sonrasında GB ¼ B'ya [Güneybatı-kerte-batıya] dümen tuttuk.
>
> G 110' B 115'
>
> Tahmini enlem K 44° 32'
>
> Boylam 13° 30'[40]
>
> Rota GB 1°B
>
> Alınan yol 140' 30"
>
> Tahmini sapma KB 18°"[41]

Bougainville, 15 Temmuz 1767'de Rio da Janeiro'dan hareket eder:

> "15 Temmuz Çarşamba'dan 16 Temmuz Perşembe'ye. Rüzgâr: D ile KD ve KKD'dan [Doğu ile kuzeydoğu ve kuzey-kuzeydoğudan].

> Hava elverişli, deniz elverişli, kuvvetli rüzgâr; 6 saat süreyle G ¼ GD'ya ardından sabah saat 8'e kadar G'e, sonrasında G ¼ GB ve GGB'ya dümen tuttuk; *L'Étoile*'e göre çok hızlıyız. Bu nedenle babafingo yelkenlerini ve cıvadra bastonu seren yelkenini toplattırdım.
>
> Öğle vakti 24 saatlik seyir sonucu yön G ¼ GB 4° 15' G, alınan yol 148'
>
> Tahmin edilen ve gözlenen enlem 25° 31'. Varılan boylam 45° 16',
>
> Düzeltilmiş sapma: 7° KD"[42]

Bunlara benzer kayıtlar doğallıkla çok büyük bir yer tutar ama onların yanı sıra seyir defterindeki kayıtlar ayrıca kişisel tepkiler, olayların ardındaki saiklere ilişkin yorumlar, gözlenen faunaya ve floraya ilişkin bilgiler, Tahiti'den Fransa'ya götürülmekte olan yolcu Auturu'nun davranışlarına ilişkin gözlemler ve Bougainville'in kimi yazar ve düşünürlere yönelik eleştiri ve cephe alışlarını da içeriyor. Neredeyse özgürce kaleme alınmış bir yolculuk günlüğü: 14-15 Ocak 1767, *La Boudeuse* güney yarımküreye geçmiş, La Plata Irmağı halicine doğru ilerliyor:

> "Sabah saat 00. 47'de dolunay. Rüzgâr: D. Hava elverişli, kuvvetli rüzgâr, deniz oldukça elverişli. Bütün yelkenler açık G ¼ GB'ya dümen tuttuk. Önceki gün takılan bir grandi gabya kandilisası, sonra da pruva gabya kandilisası koptu. Bu sekizinci oluyor, Brest halatından yapılmaydı. Bunun intikamı alınmalı. Brestli halatçıları asmak gerek."[43]

23-24 Haziran 1767; *La Boudeuse* iki günden beri Rio de Janeiro limanındadır:

> "Bugün bu limandan iki İngiliz gemisi hareket etti. Kendi ifadelerine bakılırsa Bengal'e ve Çin'e gidiyorlar. Ben bunların Bay Byron'un seferinin devamı olarak gönderilmiş olmalarından kuşkulanıyorum. Çünkü gemilerde çok sayıda kadın vardı."[44]

1-2 Temmuz 1767; Bougainville Rio de Janeiro'da bir gemi satın almak istemiş ama Portekiz'in oradaki genel valisi Da Cunha Kontu, bunu engellemiştir:

"Aslında, onun aşçısı ve üzerinde çok etkisi olan Rigaud adında bir Fransıza 50 Louis vererek belki de efendisinin kararını değiştirtebilirdim. Ülkesini terk eden birçokları gibi düzenbaz, oldukça becerikli ve pek entrikacı bu Rigaud, Ekselansları d'Acungna Kontu'nun[45] hem aşçısı, hem kâhyası, hem de onun yanında elçi, tercüman ve danışmandır. Buranın subayları ve sivil Portekizli halkı, Genel Vali'nin önünde diz çökmekte, aşçısının da elini öpmektedir."[46]

18-19 Temmuz 1768'de gemiler günlerden beri Yeni İrlanda'nın güney ucunda, Bougainville'in Praslin Limanı adını verdiği bir koydadır. Hava koşulları çok elverişsizdir:

"Elverişsiz hava, fırtına, kasırga, sürekli yağmur. Ben hep bunları mı yazacağım! Son 48 saatte başka bir şey yaşamadık. Mürettebatımız perişan durumda. Bu toprak onlara sağlıksız bir iklim ve ek çalışma yükünden başka bir şey vermiyor. Hava izin verirse yarın hareket etmeye hazır olacağız."[47]

(20 Temmuz 1768) "...Bana olağandışı bir hayvan getirdiler. Bu peygamberdevesi türünden, yaklaşık üç parmak uzunluğunda bir böcekti. Gövdesinin neredeyse tamamı, yakından bakıldığında bile yaprak sanılabilecek bir dokudan oluşmaktadır: kanatlarından her biri bir yaprağın yarısı biçimindedir ve kanatlar birbirine yaklaşık durduğunda yaprak tamamlanır. Gövdesinin alt tarafı, daha solgun renkte bir tam yaprak biçimindedir. İki duyargası ve altı ayağı vardır. Ayaklarının üst tarafları da yaprak parçaları biçimindedir. Bay Commerçon bu tuhaf böceği betimledi. Ben de onu şarap ispirtosu içinde saklıyorum. (...) Ağaçlar ve bitkiler yönünden burası da Hintelleri'nin bitki varlığına sahip. Kıyılardaki kayalıklar kabuklularbilimi [*conchyologie*] için hazineler barındırıyor. Tamamıyla yeni bir tür oluşturduğunu sandığım bir deniz kabuklusu buldum. Hem biçimi hem de maddesi bakımından çok zarif bir yürek biçiminde. Bundan sadece bir tane bulunabildi.

"Not: Yanılmışım, bu kabuklu biliniyormuş fakat pek endermiş. Adı *Diconcha cordiformis*'miş; şöyle betimleniyor: '*quæ duplicis valvae curvatura proecipua, vertibus nutantibus, cordis figuram exprimit, sutura perpendicularis divisa*'. Klein s. 137."[48]

Son olarak Bougainville'in Tahiti Adası'na el koyma kaydını görelim. Perşembe, 14 Nisan 1768 tarihinde seyir günlüğünde şu kayıt düşülmüş:

> "...Geceleyin karaya çıktım ve su ikmali yaptığımız ırmağa 108 adım ve deniz kıyısına 13 adım uzaklıktaki noktada, bir meşe levha üzerine kazınmış aşağıdaki yazıtı toprağa gömdüm:
>
> ‘1768 yılının 12 Nisan günü, ben piyade albayı ve kralın gemilerinde deniz albayı, kralın *La Boudeuse* ve *L'Étoile* gemilerinin komutanı L. A. de Bougainville, Praslin Dükü Bay de Choiseul'ün bakanlığı sırasında Majesteleri XV. Louis'nin buyruğuyla ve onun adına, Bourbon Takımadası adını verdiğimiz takımadaya el koyduk. Bu adalar, 18 ila 16° güney enlemleri arasında ve Paris meridyenine göre 149 ila 152° batı boylamları arasında bulunmaktadır. Buna dayanarak, bu adalardan 17° 34' güney enlemi ve yaklaşık 151° boylamındaki Yeni Kythera adını verdiğimiz adaya, el koyma işlemine ilişkin, kurmay heyetimiz üyeleri ve önde gelen astsubaylar tarafından imzalanmış işbu yazıtı bıraktık. Bu kişilerin adları bir şişe içinde bu yazıta eklidir.'
>
> Her iki geminin kurmaylarının ve önde gelen astsubaylarının adlarını içeren şişe, bir mantar tapayla kapatılıp İspanya mumu üzerine basılan Kralın armasıyla mühürlenmiş ve yazıtın altına gömülmüştür."
>
> Gözlem: Bay Verron karada o mevkide, enlemi 17° 35' 3" olarak saptamıştır."[49]

Seyir Günlüğünde Yazarlar ve Kitaplar

1 Ocak 1768 Cuma günü Bougainville, güçlüklerle dolu Magellan Boğazı geçişini sürdürmektedir. Yirmi beş günden beri boğazdadır, zorlu rüzgâr ve hava koşulları ile mücadele etmektedir ve yirmi yedi gün daha boğazı aşmak için çalışacaktır. Bu güç geçiş sırasında kendinden öncekilerin deneyimlerinden yararlanmayı denemektedir.

> "... Rüzgâr BGB, B ve BKB'dan; hava yel çevrimli, yağmurlu, soğuk ve kapalı. Bay de Gennes'in eserinde Galant Limanı'nın ve koyun planı çok doğru çizilmiş. Boğaz'ın görmüş olduğu bölümü konusunda kitabında verdiği ayrıntılarsa bir denizci için pek yetersiz ve pek az bilgilendirici. Boğaza ilişkin en iyi günlük Narborough

> Şövalyesi'nin günlüğüdür. Rahip Prévost'un onu budamak ve tanınmaz hale getirmek için gösterdiği bütün çabalara rağmen hâlâ öğreticidir. Doğrusu, parlak kalem sahibi kimi yazarların, gemicilerin günlüklerini çevirme biçimleri insana, yazık olmuş dedirtiyor. Eğer denizcilerin dilinden biraz anlasalardı, onlara atfettikleri aptallık ve saçmalıklardan yüzleri kızarırdı. Bu yazarlar pek büyük bir dikkatle, doğrudan ve sadece seyirle ilgili ve dolayısıyla denizcileri yönlendirecek ayrıntıları metinden ayıklıyorlar; amaçları her iki cinsten çıtkırıldımların hoşuna gidecek hoş bir kitap ortaya çıkarmaktır; sonuç hiç kimseye yararı olmayan ve herkes için sıkıcı bir kitaptır."

Ardından Jean-Jacques Rousseau'nun *İnsanlar Arasında Eşitsizliğin Kökeni ve Temelleri Üzerine Söylev*'inde yer alan ve denizcileri küçümseyen görüşlerini hedef alır ve Rahip Prévost'un *Histoire générale des voyages*[50] adlı eserindeki bir yanlışı göstererek bitirir:

"*Histoire des voyages*'ın birinci cildinde (s. 260) Rahip Prévost, Guillaume Towtson'u Wight Adası'na, yelken olarak sadece grandi direğine açılmış bir takkeyle ulaştırır. Kötü hava bütün yelkenleri yırtıp yok etmiş ve İngiliz denizci eski bir cunda yelkenini gabya yelkeni olarak kullanmıştır. Bay Rahip, ‘zavallı gemiciler dillerini bile bilmiyorlar demiş olsa gerek' ve ciddi bir Akademi üyesi olarak, bildiğimiz cunda yelkenini takke yapmıştır."[51] (Bougainville burada, Rahip Prévost'un Fransızcada, serenlerin iki ucuna sürülen ek çubuklar üzerine açılan cunda yelkeni anlamına gelen "bonnette" sözcüğünü, takke anlamına gelen "bonnet" sözcüğü ile karıştırmasını alaya almaktadır.)

Günümüzde denizciler, seyir kılavuzu (*sailing directions*) adı verilen ve birçok ülkenin hidrografi kuruluşlarınca yayınlanmış seyir kitaplarından yararlanırlar. Bu kitaplarda kıyılar, boğazlar, geçitler, su yolu niteliğindeki ırmaklar, liman ve demirleme yerleri, fener ve şamandıralar, batıklar, akıntılar, iklim koşulları, buzlalar, kumlalar, sığlıklar, her türlü teknik ayrıntıyla ve haritaların da yardımıyla etraflıca betimlenmiş ve koordinatlarıyla konumlandırılmıştır. XVIII. yüzyıldaysa Bougainville ancak kendisinden önce gerçekleşen yolculukların, işte o "kalemi parlak yazarlarca" çevrilmiş günlüklerinden yararlanabilecekken, bunlardaki ayıklamalar ve yanlışlardan haklı olarak yakınmaktadır.

Seyir Günlüklerinin Diller ve Ülkeler Arasında Dolaşımı

Yetersiz kalmış olsalar da, kötü çevrilmiş ya da çarpıtılmış olsalar da bu seyir ve yolculuk günlükleri, eski dönemlerde değeri hiç azımsanmayacak faydalar sağlamıştır. Daha XVI. yüzyılın sonlarından başlayarak bu günlükler, kısa süreler içinde başka dillere çevrilmekte, gerek özgün basımları gerekse çevirileri değişik ülkelerde denizciler ve coğrafyacılar tarafından büyük bir iştahla aranmaktadır. Bunun ilk örneklerinden biri Willem Barentsz'in Kuzeydoğu Geçidi'ni açınsamak üzere yaptığı üç yolcuktan son ikisine katılan Gerrit de Veer'in 1598'de yayınladığı ve Barentsz'in üç yolculuğunu içeren kitabıdır. Özgün dili Felemenkçe olan bu kitap[52] izleyen on yıl içinde, beş dile (Fransızca, Almanca, İtalyanca, Latince, İngilizce) çevrilmiştir.[53] Bougainville'in övgüyle söz ettiği, 1740-44 yılları arasında Dünya çevresini dönmüş Lord Anson'un kitabı 1748'de Londra'da yayınlanmış, Fransızcasıysa bir yıl sonra 1749'da, Amsterdam ve Leipzig'de yayınlanmıştır. Cook'un birinci yolculuğunun ilk ve onaysız anlatısı 1771'de Banks ve Solander'in adlarıyla yayınlanmış, 1772'de Fransızcası çıkmıştır. Komodor Byron'un 1764-1766 yılları arasında gerçekleştirdiği yolculuğun anlatısı 1766'da yayınlanır; 1768'de Fransızcaya, 1769'da İspanyolcaya çevrilir. Byron'dan başka Wallis ve Carteret'nin yolculuklarını içeren John Hawkesworth'un kitabı, 1773'te Londra'da yayınlanışından bir sene sonra Paris'te okurlara sunulur.

Bougainville'in kitabı da, aynı hızla ülkeler arasında gidip gelmiştir. Fransa'da yayınlanışından hemen sonra, Johann Reinhold Forster tarafından İngilizceye çevrilir ve 1772 yılında yayınlanır.[54] Hemen sonrasında Bougainville, kitabının genişletilmiş ikinci basımında o çeviriye eklenen yorumlarda kendisine yöneltilen eleştirileri yanıtlamaktadır. Forster, bu çeviriyi yayınladıktan az sonra James Cook'un ikinci yolculuğuna (1772-1775) doğabilimci olarak katılacaktır.

Bu örnekler kolayca çoğaltılabilir. Ama bu kadarı bile o dönemde keşif yolculuklarının nasıl bir ilgiyle izlendiğini ve nasıl her yayının besleyici yankılar aldığını ve etkileşim ağının yoğunluğunu göstermeye yeter. Çeviri metne eklenen açıklamalarda, bu dolaşıma ilişkin yukarda sunulanlardan başka örnekler de dikkatli okurun gözünden kaçmayacaktır.

Bunların yanında bir de, belli bir tarihe kadar yapılmış bütün yolculukları bir arada anlatmak iddiasındaki derlemeler mevcuttur. İşte yukarda, Bougainville'in eleştirisini aktardığım Rahip Prévost'un *Yolculukların Genel Tarihi*, ya da Charles de Brosses'un *Güneysel Topraklara Seyirler Tarihi* ve Richard Hakluyt'un yukarda anılan *The Principal Navigations, Voiages*... gibi külliyatları da ilgiyle izlenmektedir.

Bougainville'in Kitabı

Bougainville 16 Mart 1769 tarihinde Saint-Malo'da yolculuğunu tamamlar. Yukarda değişik sayfalarından örnekler verdiğim günlüğünden ve ayrıca subaylarının tuttuğu günlüklerden yararlanarak kitabını yazmaya başlar ve aynı yılın Ekim ayı sonlarında, "seçilmiş güzel bir kâğıttan 464 yaprak üzerine kopyalattırdığı el yazması bir nüshayı ciltletip, pas rengi sığır derisiyle kaplatır" ve krala sunar.[55] Ancak kitabın yayınlanması gecikir; bunun nedeni içerdiği Cizvitlere karşı görüşler ile Portekiz, İngiltere ve İspanya'nın çıkarlarına zıt girişimlerden yana bir tavır sergileyişidir. Fransa, bu güçleri karşısına almaktan çekinmektedir.[56] Fransız Akademisi'nin daimi yazmanı Charles Duclos, 15 Ocak 1771'de kitabın basımını onaylar; kralın kançılaryası, Paris'te Saillant ve Nyon kitapçılarına satış imtiyazını 27 Şubat'ta verir. 15 Mayıs'a doğru kitap satışa çıkar.

Dünyanın Çevresinde Yolculuk, 1771 yılının Mayıs ayında yayınlanır yayınlanmaz, her ne kadar kimi "yayın çevrelerince" görmezden gelinmişse de, genel olarak okurların ilgisiyle karşılanmış ve 1772'de yazar tarafından kimi eklemelerle genişletilmiş ikinci basımı yapılmıştır. Ardından 1958'e kadar, bir bölümü İsviçre'de Neuchatel'de "korsan basım" olmak kaydıyla, on basımı daha gerçekleşmiştir. Bunlardan bazıları kısaltılmış basımlardır. Yakın zamanlarda ise, iki başlığının bazı paragraflarıyla, bir başlığın ise tamamı eksik olan Louis Constant basımı (Maspéro 1980, ardından Découverte 1992, 1997, 2006) ile Türkçe çeviriye esas aldığımız ve eserin 1771 tarihli basımına dayalı Jacques Proust'nun notladığı ve yayına hazırladığı basım (Gallimard 1982, 2003) ve Pierre Mounier tarafından "Seçmeler" yayınlanmıştır (Pocket 1999).[57] Böylece özgün dilinde on beş kadar değişik basım söz konusudur. Çağdaş basımlar arasında en önemlisi şüphesiz 2001 yılında, Michel Bideaux ve Sonia Faessel tarafından gerçekleştirilen daha önce yukarda birkaç kez anılan eleştirel basımdır.[58]

Kitap günümüzde de çok okunma özelliğini sürdürmektedir. Bu satırlar yazıldığı sırada Fransa'da en az dört değişik basım aynı anda satıştadır.[59] Bunun dışında en az iki internet sitesinden bu metin indirilebilmektedir.[60] Bougainville'in yapıtı orta öğretim müfredatı içinde yer almakta, bakalorya sınavında, Diderot ile birlikte Fransızca ve kompozisyon konusu olabilmektedir (1998). Dolayısıyla, ilk çıkışında gördüğü ilginin günümüzde de devam ettiği rahatlıkla ileri sürülebilir.

Denizcilik Kitabı Niteliği

Kitabın başlangıç bölümünde yazar "yolculuğumun anlatısı, hoşça zaman geçirtmek için hazırlanmış bir kitap olarak görülmemelidir; bu kitap özellikle denizciler için yazılmıştır" demekte ve sanki alacağı kimi eleştirileri öngörüyor gibi şunu eklemektedir: "Kaldı ki Yerküre'nin çevresinde bu uzun yolculuk, salon insanlarına ilginç gelecek olayların geçtiği, savaş sırasında yapılmış yolculukların heyecanını da vermez." Ama birçok denizci bu kitabı o yıllarda heyecanla olmasa da merakla okumuştur kuşkusuz. James Cook'un bunlardan biri olduğunu, ikinci yolculuğu sırasında tuttuğu günlüğündeki eleştirilerden biliyoruz.

Bougainville'in eseri, anlatım açısından çok canlı ve seyre ilişkin ayrıntılar yönünden de çok zengindir. Seyir günlüğünü oldukça yakından izler. Günümüzün okuru için de çok ilginç bu ayrıntılar, yazar tarafından kitabı çekici kılmak için eklenmiş değildir. Denizcilik kitabı olmasının sonucudur. Öte yandan kitaptaki denizci dili, kimi çağdaşlarına göre anlaşılmasını güçleştirmektedir. Ama sağladığı kesinlik, herhalde sonraki kimi denizcilerin seyirlerinde yararlı olmuştur. Özellikle Magellan Boğazı'nda seyre ilişkin ayrıntılar herhalde birçoklarınca kullanılmıştır.

Gerçekten *Dünyanın Çevresinde Yolculuk*, uğradığı adalar ve onları kuşatan denizler, aşılan boğazlar ve geçitler için neredeyse bir kılavuz gibidir. Kimi yörelerin betimlemesi, kıyının görünümü,[61] akıntıların yönü, rüzgâr rejimi, körkayaların konumu vd. konusunda verilen ayrıntılar ve yönler neredeyse çağdaş kılavuz kitaplarını andırır. Bougainville ayrıca tavsiyelerde de bulunur. Gemisine ve mevsime göre Magellan Boğazı'ndan geçmenin ya da Horn Burnu'ndan dönmenin göreli üstünlüklerini tartışır. Ama çok önemli bir unsur hep eksiktir: yerlemler (koordinatlar).

Bu eksikliği sadece o dönemde boylam belirlemede karşılaşılan zorluklarla açıklamak tabii ki mümkün değildir. Çünkü, her ne kadar Bougainville'in gemisinde, Cook'un bile ancak ikinci yolculuğunda deneyebileceği hassas bir kronometre yoksa da, gemisindeki astronom Verron ve Bouchage Şövalyesi, ve tabii kendisi de, işte çağının en mükemmel araçlarıyla Ay uzaklıkları yöntemini kullanarak oldukça başarılı biçimde Paris meridyenine göre boylamı belirleyebilmektedirler. Nitekim 1772 basımında bazı yerlerin boylamları metne eklenmiştir. Yukarda belirtildiği gibi seyir günlükleri diller ve ülkeler arasında hızla dolaşmaktadır. Yazar "kimi önemli" (şimdi olsa stratejik derdik) bilgilerin herkese yayılmasını bir ölçüde engellemeye çalışmaktadır. Yerlemler konusunda ona kıyasla çok daha cömert James Cook ikinci yolculuğunda bu noktaya değinir ve seyir günlüğünde Bougainville'in Magellan Boğazı'nda seyir konusunda sıraladığı yararlı gözlemlerden söz eder, ama ardından onun koordinatlar konusundaki sessizliğine işaret eder: "Mösyö Bougainville'in bu denizlerdeki tüm yolculukları sırasında yaptığı keşiflerin hiçbirinin konumunu belirtmemiş olmasının nasıl bir açıklaması olabilir? Bunları özenle saklamasının sadece kendisinin bildiği nedenleri var gibi görünüyor."[62] Cook haksız değil! Ama onun günlüğünde de okur, en azından yayınlanan "seçmeler"de, yelkenle seyir tekniğine ilişkin ayrıntıların eksikliğini duyuyor. Acaba bu farklılık, sadece denizci olanla denizciliğe sonradan gelmiş, ve bir ölçüde, görece, amatör kalmış olan arasındaki benzeşmezlikten doğuyor olamaz mı? Bougainville denizciliğini kanıtlamak ister gibidir. Onun için gemici dilini vurgulayarak, büyük bir keyifle kullanır, böyle yazmaktan hoşlandığını sezersiniz, manevralarına ilişkin ayrıntıları çoğaltır. Böylece kendisini izleyecek denizcilere bir yandan yardımcı olurken bir yandan da bilgi ve deneyimini sergilemektedir. Oysa Cook'un böyle bir endişesi hiç yoktur.

Bougainville'in eserinde bu çerçevede, doğrudan seyir ve gemicilikle ilgili olmasa bile, keşif yolculuklarının çevresel unsurlarına da ayrıntılı biçimde yer verilmiştir. XVIII. yüzyılda uzun yola gidecek gemilerin lojistik gereksinimlerinin teminine ilişkin ayrıntılı bilgiler bunlardandır. Gerek yola çıkışta, gerekse yol boyunca taze besin ve erzak temini, yakacak ve işleyecek odun ve içme suyu temini sorunları anlatıda sık karşılaşılan konulardır.

Aynı bağlamda bu eserde ilgiyle okunan bir başka konu, XVIII. yüzyılda, bir geminin yabancı bir limana girişinde uygulanan usullere ilişkin bölümlerdir. Geminin kaleyi selamlaması ve kaleden selamlanması, egemen devlet temsilcisinin yaklaşımı ve gelen gemiye ve mürettebatına davranışı bu anlatıda hayli yer tutar. Bu bölümler keşifler ve onunla birlikte kolonileştirme döneminde yürürlükteki idari usuller bakımından ilginçtir. (Bu konuda en güzel örnekler için bkz. I-5'te Rio de Janeiro'da, da Cunha Kontu ile selamlaşma pazarlığı; II-8'de Batavia'ya girişteki görüşmeler; ve II-5'te Buru Adası'nın Cajeli Körfezi'nde, Hollanda Doğu Hintelleri Kumpanyası temsilcisinin Bougainville'i karşılayışı.)

Bu selamlaşma usulünün devletlerarası ilişkilerin ve protokolün bir türevi olduğu anlaşılıyor. Bougainville'e Kral tarafından yolculuğunun öncesinde verilen talimatlarda bu selamlaşma usulü de ayrıntılı biçimde yer alıyordu:

> "Seyir sırasında birçok prensin ve devletin gemilerine rastlanabileceği için Majesteleri, kendisine selamlama konusunda izlemesi gereken usulü bildirmeyi gerekli görmektedir.
>
> Oramiral, koramiral, tümamiral forsu taşıyan, taçlı başlara ait bütün gemileri selamlayacaktır. Taçlı başlar adıyla belirtilenler şunlardır: İspanya Kralı, İki Sicilya Kralı, Osmanlı Padişahı [*Grand Seigneur*], İngiltere Kralı, Sardinya Kralı, İsveç Kralı, Portekiz Kralı, Danimarka Kralı ve Venedik Cumhuriyeti. (...)
>
> İspanyol savaş gemileriyle karşılaştığında, selamlama konusunda 1734 yılında Katolik Majesteleriyle uyuştuğumuz gibi davranacaktır. Bu demektir ki, Majestelerinin ve İspanya Kralının gemilerinden eş düzeyde fors toka etmiş olanlar selamlanmayı istemeyecekler ve selama karşılık vermeyeceklerdir. Buna karşılık farklı forslar taşıyan gemilerden ilk selamlanan, eğer kendisini selamlayan bir rütbe aşağıdaysa iki pare eksik top atışıyla, iki rütbe aşağıdaysa dört pare eksik top atışıyla vs. onu selamlayacaktır. Böylece koramiral forsu taşıyan gemi, tümamiral gemisini iki pare eksik, filo komutanını dört pare eksik, bir ya da birçok geminin komutanını ise altı pare eksik atışla selamlayacaktır. Tümamiral ve filo komutanları da aynı derecelendirme uyarınca selama karşılık vereceklerdir.

> Muhkem mevkiler ve başlıca kalelere gelince: bunlar oramiral ve koramiral forslarını eşit sayıda top atışıyla, tümamiral forsunu iki ve filo komutanlarını dört eksik atışla selamlayacaklardır. Selamlanması gereken İspanyol muhkem mevki ve kalelerinin adları ekli çizelgede gösterilmiştir.
>
> Hollandalılara gelince, [Bay de Bougainville] 1689 tarihli emirnameye uyacaktır."[63]

Bougainville'i okurken XVIII. yüzyılda denizde protokol kuralları dışında, seyre ilişkin toplumsal teamülleri de öğreniyorsunuz. Bunun bir örneği Ascension Adası'nda bir kayanın kovuğunda saklanan şişe içinde bulunan bir tür ziyaretçi defteri niteliğindeki kayıtlardır. Bu sayede gemiler birbirlerinden haber almaktadır.

Bunun dışında Hollanda Doğu Hintelleri Kumpanyası ile Batavia konusunda kitapta yer alan bilgiler de çok dikkat çekici. Bougainville XVIII. yüzyılın ikinci yarısında sömürge yönetimleri ve sömürge tarihi hakkında pek ilginç ve önemli bilgiler vermektedir. O dönemde bir sömürge ticaret merkezinin yaşamı mükemmel bir gözlemle kavranmış ve özlü biçimde yansıtılmıştır (çeviri metinde II. Bölüm, 8. başlık). Kitapta Güney Amerika'daki Portekiz ve İspanyol sömürgeleriyle, Moluk Adaları ve Cava'daki Hollanda sömürgelerindeki yaşam, toplumsal yapı ince gözlemlerle aktarılmaktadır. Moluk Adaları'nda Hollandalıların kurdukları yönetim ağı çok ilginçtir. İspanyol sömürgelerinden Cizvitlerin sürülmesi olayı başlı başına bir tarih başlığıdır. Böylece eserin denizci kitabı niteliği, bir yönden de tarihi ve sosyolojik verilerle zenginleşmektedir.

Biçemi ve Yazınsal Niteliği

Bougainville'in yazısı süslerden uzak, yalın ve somut bir yazıdır. Belki anlatısının içeriğinin düzenlenişinde yolculuğunun sonuçlarını başarılı gösterme çabası seziliyor olabilir. Ama anlatısını parlatmak için bir çaba göstermediği kesin. Oysa döneminde bu oldukça yaygındır. Gözlemlerini olabildiğince nesnel biçimde aktarır, oldukça ayrıntılıdır. Gerçekçiliği, davranışları betimlemedeki ustalığı, rastladığı yabanıl toplumlarda izlediği davranışların ardındaki saikleri sezmede sahip olduğu "kendisini başkasının yerine koyarak düşünme" yeteneği, onu hiç olmazsa yöntem bakımından (çünkü kimi noktalarda vardığı sonuçların yanlışlığı anlaşılmıştır: bunlar

arasında yaygınlaşmasına katkıda bulunduğu "iyi yabanıl" ve Tahiti mitosları sayılabilir[64]) etnolojinin erken öncülerinden biri gibi gösterir.

Gerek günlüğünde, gerekse kitabında Antikçağ yazarlarından alıntılar yapar. O döneme kadar kâşif denizcilerde pek rastlanmayan klasik kültüre yakınlığının işareti bu alıntılar bir güzelleştirme girişiminden çok, kestirmeden bir anlatım yoludur.

Yazar, kitabının başlangıcında, alçakgönüllü görünmek endişesiyle mi, yoksa eylem insanı olarak bir ölçüde küçümsediği "çalışma odasından çıkmadan yazanlardan" kendini ayırmak için mi; dolayısıyla tam tersine, küçümsediklerinden kendini ayırmak amacıyla mı bilinmez, yazı sanatına uzak olduğunu vurguluyor:

> "Keşke yazma alışkanlığı bana, özdeki kuruluğu hiç olmazsa biçim yoluyla bir ölçüde olsun dengelemeyi öğretebilseydi! Ama her ne kadar ilkgençliğimden beri bilimlere aşina olsam da ve o dönemde Bay d'Alembert'in bana lütfedip verdiği dersler, okurların hoşgörüsüne bir geometri kitabı sunmama izin verdiyse de, şu anda bilim ve edebiyatın kutsal çatısının uzağındayım; düşüncelerim ve biçemim, on iki yıldan beri sürdürdüğüm başıboş gezgin ve yabanıl yaşamımın izlerini çokça belli ediyor artık. Yazı sanatı ne Kanada ormanlarında, ne de denizlerde dalgaların sırtında öğrenilebilir..."

Oysa bu üç cümle bile Bougainville'in yazma yeteneğinin hayli yükseklere ulaştığını göstermeye yeterli. Ayrıca kitabının birçok sayfasında yazı sanatına ileri derecede hâkim olduğunu gösteren bölümler var. Ayna parçaları yutan Yerli çocuğun büyücü tarafından sağaltılma çabalarının betimlenişi (I. Bölüm, 9. Başlık), İspanyollar tarafından Cizvitlere karşı girişilen eylemin öyküsü (I, 7. Başlık), Tahiti'de ilk karaya çıktıkları günde, Yerli reisinin evini ziyaret ve oradaki yaşlı Yerlinin endişesinin anlatımı (II. Bölüm, 2. başlık ilk paragraflar) bunlardan birkaçıdır. Bu sonuncusu Diderot tarafından da *Bougainville'in Yolculuğuna Ek* adlı eserde kullanılacaktır. Bu incelikli gözlemlerin yalın ama hayli etkileyici anlatımı üstün bir edebi nitelik sayılmaz mı?

Öte yandan yolculuğunun sona erişiyle kitabının yayınlanması arasında geçen süre içinde Paris'te karşılaştığı kimi davranışları da acımasızca –ve bunda çok haklıdır– teşhir etmekten kaçınmaz; o satırlardaki gücü Voltaire'i

anımsatır. Örneğin Yerli Aoturu'nun karşılaştığı ilginin türü ve sonuçları konusunda şöyle yazıyor:

> "Onu görme arzusu herkeste çok şiddetliydi; ancak bu verimsiz merak, doğuştan alaycı, başkentin dışına adımını atmamış, hiçbir şeyi derinlemesine düşünemeyen ve her türlü hatalar içinde her şeye sadece önyargılı bakan ama gene de katı ve kesin sonuçlara ulaşan adamları yanlış düşüncelere vardırmaktan başka bir şeye yaramadı."

Bougainville'in doğa betimlemeleri konusunda değişik görüşler ileri sürülmüştür. Eserin, daha çok ortaöğretim öğrencilerine yönelik bir basımını hazırlayan Pierre Mounier, "kimi adaların betimlenişi birçok yönden, birkaç yıl sonra Bernardin de Saint-Pierre'in *Paul ve Virginie* adlı eserindeki betimlemelerin bir öncüsü gibidir" derken,[65] Etienne Taillemite tam aksi görüştedir: "Geç XVIII. yüzyıldan çok, erken XVIII. yüzyılın insanı, gezgin ve filozof Bougainville, çağdaşlarının birçoğu gibi doğa güzelliklerine pek duyarlı değildir. Bu açıdan bakıldığında Rousseau'dan çok Montesquieu'ye (...) benzer... Estetik sözcük dağarcığı yoksuldur, betimlemeleri askeri metinler gibi kısadır. Yolculuğu onu evrenimizin hiç şüphesiz en görkemli, en etkileyici yerlerine götürmüştür: Magellan Boğazı, Tahiti, Sunda Adaları, Ümit Burnu; ama bu güzellikler onun pek dikkatini çekmez."[66] Sanırım bu noktada E. Taillemite'e hak vermek gerekiyor. Gerçekten Bougainville denizin, rüzgârın, yelkenlerin hallerini, geminin kaçışını ya da sürüklenişini anlatmada ne kadar usta ve ayrıntılıysa, doğa betimlemelerinde o kadar kısa, yüzeysel ve biraz acele, biraz da sıradandır.

Ama bu yargı sadece *doğa güzellikleri* için geçerlidir. Doğada onu öncelikle ilgilendiren; bir yandan seyri etkileyen unsurlar: mercan resifleri, kör kayalar, denizin derinliği ve dibin niteliği, demir yerlerinin korunaklılığı, akıntıların yönü, demirlenen yerde tatlı su ve odun ikmalinin yapılıp yapılamayacağı ise, bir yandan da insana doğrudan yararlı olacak faunası ve florasıdır. I. Bölümün 4. Başlığında, Malvinas Adaları'nın bitki ve hayvan kaynaklarına ilişkin çok ayrıntılı ve doğayla içli dışlı bir yaşamın yanı sıra, ancak doğabilimle belli bir yakınlığın sağlayacağı gözlem gücüyle yapılabilecek betimlemede bu faydacı yaklaşım çok belirgin biçimde görünür. Yukarda görüldüğü gibi seyir defterinde de çok ayrıntılı ve sistematik böcek, deniz kabuklusu betimlemeleri mevcuttur. Kısaca doğanın güzelliği karşısında duygulanmak yerine o bilginin ve yararın peşindedir.

Öyleyse doğa kitapta çokça yer işgal eder, zaten bu aynı zamanda bir coğrafya kitabıdır, başka türlü olamaz; ama doğa her seferinde romantik ve estetik bir bakışla değil faydacı bir bakışla ele alınır. Romantizm için bir süre daha beklemek gerekecektir.

Buna karşılık kentleri betimlemeyi sever ve bunu titizlikle yapar; Buenos Aires'in, Batavia'nın hem yerleşim dokuları hem de toplumsal dokuları pek ayrıntılı biçimde kitapta yer alır. Kaldı ki kendisi de izleyeceği bu yolu 1 Ocak 1768 tarihinde seyir günlüğünde üstü örtük olarak haber vermişti: Onun amacı, salonlardaki zarif hanımlarla beylerin hoşuna gidecek güzel "ama işe yaramaz" bir kitap yazmak değildir. İşe yarayacak bilgiler verebilmektir. Sonuçta Bougainville'in yukarda başka örneğini de verdiğim buna benzer eleştirel çıkışlarla kendine çizmiş göründüğü program, gene de, hem edebi hem de coğrafi yönden üstün bir kitap yaratmasına engel olmamıştır. Biraz alaycı bir tarihçi şu değerlendirmeyi yapıyor: "Denizlere egemen olma konusunda İngilizlerle ve özellikle Cook ile rekabet edemeyen Bougainville, döneminin diğer Fransızları gibi, onlarla ancak Fransız üstünlüğünün tartışılamayacağı biricik alanda, yazı alanında boy ölçüşebilmiştir."[67] Bu yargıyı tamamlamak isterim: ve fersah fersah aşmıştır.

Bitirmek İçin Kişisel Bir Not

Dünya çevresinde yolculuğunu tamamlayıp Paris'e döndüğünde karşılaştığı, kendisini hafife alan, önemsemez tavırlara bir tepki olarak, "N'apalım! Ben de adımı bir çiçekte yaşatırım" demiş olsa bile,[68] Bougainville, yolculuk öyküsünün yayınlayışından neredeyse iki buçuk yüzyıl sonra da, çok çağdaş ve üstün bir yazar olarak yaşamaktadır.

Kitabın çevirmeni, çeviri süresince kendini denizlerde, *La Boudeuse* 'ün kıç kasara güvertesinde, dümen dolabının ya da grandi direğinin berisindeki bocurgatın hemen yanında, iskotalar, kandilisalar, istralyalar, çarmıklar ve armanın diğer halatları, ipleri, makaraları ve zincirleri arasında sanmış ve zaman zaman Bougainville'in, ya da kaptan Duclos-Guyot'nun komutlarını, rüzgârın uğultusunu, armanın ıslıklarını, yelkenlerin hışırtısını ve tramolalarda şaklayışını, ahşap geminin gıcırtılarını, kırılan direk ya da serenlerin çatırdayışını ve her yarım saatte bir döndürülen kum saatiyle birlikte çalınan çanı duyar gibi, dalgaların sırtından rüzgârla süpürülen

taneciklerin yüzüne çarptığını sezer gibi, onlarla taşınan tuzun tadını alır gibi olmuştur. İskandil sonuçları ya da rüzgârın şiddeti karşısında gemi ve içindekiler için endişelenmiş ya da sevinmiştir. Okurun da bunları duyumsamasını dilemektedir.

İki yüz elli yıl kadar önce yaşasaydım eğer, XVIII. yüzyılın ortalarında doğmuş olsaydım yani ve 1766 yılında bana "Bu yıl sonuna doğru Bougainville *La Boudeuse* firkateyniyle sefere çıkıyor, bir buçuk yıl sonra da James Cook, tadil edilmiş, yuvarlak pruvalı kömür gemisi *Endeavour* ile yelken açacak; gel seni bunlardan biriyle gönderelim!" demiş olsalardı, ben Bougainville'i seçerdim.

Prof. Dr. Ömer Bozkurt

METİN DÜZENLEMESİNE VE

ÇEVİRİYE İLİŞKİN AÇIKLAMA

Bu çeviride kitabın 1771 basımı esas alınmıştır. Ama 1772 basımında yazar tarafından gerek dipnotlara gerekse metne yerleştirilen eklerin de hemen hemen tamamı katılmış ve bunlardan önemli ve oylumlu değişiklik niteliğindekilerin sonradan eklenilmiş olma özellikleri genel olarak dipnotlarda, dipnotlarınkiyse hemen nottan sonra belirtilmiştir. Buna karşılık 1772 basımına eklenen Tahiti sözcük dağarcığına ilişkin bir bölüm Türkçe çeviride bulunmamaktadır.

Bougainville'in metninin içerdiği coğrafi, tarihsel ve denizciliğe ilişkin unsurlar nedeniyle, çeviri metni oldukça kapsamlı kimi açıklamalarla birlikte sunma zorunluluğu doğmuştur. Metinde yer alan (*, **) biçiminde sıralanmış dipnotlar yazarın gerek 1771 gerekse 1772 basımlarına eklediklerididir.

Kitapta özel adların yazımı farklılıklar göstermektedir. Bunlar düzeltilmemiş, günümüzde doğru sayılan yazımları notlarda gösterilmiştir. Bougainville, yerlemleri kimi zaman simgelerle, kimi zaman yazıyla vermektedir – örneğin (15°), (15 der.) ya da (on beş derece); (27'), (27 dak.) ya da (yirmi yedi dakika). Bunlar da birörnekleştirilmemiş, özgün metinde olduğu gibi bırakılmıştır.

Bu açıklamayı bazı borçlarımı kabul ederek bitirmek istiyorum. Aslında hayli eski ve birikmiş bu borçlardan biri, yıllardan beri hayranlık ve şükran duygularıyla kullandığım Tahsin Saraç'ın *Büyük Fransızca-Türkçe Sözlük*'üne olan borcumdur. Hiç şüphesiz günümüzde Fransızcadan çeviri yapan pek çok kişi bu sözlükten yararlanmaktadır. Ben ona duyduğum güveni ve ondan sağladığım yararı belirtmeden geçemiyorum. Bu eserin düzeyi uzun zaman aşılamayacaktır. Onu, *Grand Robert*'in vazgeçilmez Türkçe yardımcısı gibi görüyorum. Onun yanı sıra kullandığım sözlüklerden biri daha anılmaya değer. Artık ancak sahaflarda belki bulunabilecek bu eser anonim bir sözlüktür: *30.000 Kelimelik-İzahlı ve Misalli Fransızca-Türkçe Sözlük* (bir heyet tarafından hazırlanmıştır), Ahmet Halit Kitabevi, İstanbul 1945. Borçlu olduğum ikinci sözlük yazarı Kaptan Refik Akdoğan'dır. Onun *Türkçe-İngilizce Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü*[69] olmasaydı Bougainville'i çevirmek çok güçleşirdi. Fransızcadan

çevirirken bu sözlüğü nasıl kullanabildiğim sorulursa, yanıtım, bir üçüncü borcumu ödeme fırsatını verir: René de Kerchove'un *International Maritime Dictionnary*[70] adlı eserinin yardımıyla. Bu sözlük içerdiği dizinlerden ötürü aynı zamanda Fransızca-İngilizce, Almanca-İngilizce ve Fransızca-Almanca çift yönlü sözlük niteliğindedir.

Hizmetleri çok büyük olmakla birlikte, adları hemen hiç anılmayan bu sözlük yazarlarına borcum çoktur.

Öte yandan çeviri sırasında birçok kişinin bilgisinden yararlandım: Fransız donanmasından, Ankara'da görevli Deniz Yarbay Eric Prigent, metinde betimlenen birçok manevrayı daha kolay anlamamı sağladı. Eserin mükemmel bir eleştirel basımını gerçekleştirmiş olan Sn. Michel Bideaux ile Bougainville'in ve subaylarının yol günlüklerinin yayımcısı, deniz tarihçisi Sn. Etienne Taillemite ise mektupla sorduğum bazı sorularımı yanıtlayarak yardımcı oldular. Sn. Sezar Atmaca, kimi deniz terimlerinin kullanılmasına ilişkin görüşleriyle katkıda bulundu. Onlara da teşekkür borçluyum. [Ö. B.]

NOTLAR HAKKINDA

Bu notların büyük çoğunluğu Türkçe basım için doğrudan çevirmen tarafından eklenmiştir. Bir bölümüyse 1982 tarihli Jean Proust basımı ile 2001 tarihli Michel Bideaux ve Sonia Faessel eleştirel basımına dayanmaktadır. Öte yandan notların bir bölümü için de, anılan bu iki basıma da büyük ölçüde kaynaklık eden Etienne Taillemite'in ve Jean-Etienne Martin-Allanic'in eserlerinden yararlanılmıştır. Bu eserlerin künyeleri, Sunuş*'ta yer almaktadır.*

VOYAGE
AUTOUR DU MONDE,
PAR LA FRÉGATE DU ROI
LA BOUDEUSE,
ET
LA FLÛTE L'ÉTOILE;
EN 1766, 1767, 1768 & 1769.



A PARIS,

Chez SAILLANT & NYON, Libraires, rue S. Jean-de-Beauvais.

De l'Imprimerie de LE BRETON, premier Imprimeur ordinaire du ROI.

M. DCC. LXXI.

AVEC APPROBATION ET PRIVILEGE DU ROI.

KRAL'A[71]

EFENDİM,

Anlatacağım yolculuk, kendi türünde, Fransızlar tarafından girişilmiş ve MAJESTELERİNİN gemileriyle gerçekleştirilmiş ilk yolculuktur.[72] Yeryüzünün biçimi hakkındaki bilgiyi bütün dünya zaten ona [Majestelerine] borçluydu. O büyük keşif görevinin verildiği, en yetkili Fransız bilginleri arasından seçilmiş uyruklarınız yerkürenin boyutlarını belirlemişti.[73]

Amerika'nın keşfi ve fethi, Hintelleri'ne ve Moluk Adaları'na bir deniz yolunun açılışı hiç tartışma götürmez biçimde İspanyolların ve Portekizlilerin cesaret ve başarılarının sonucudur. Gözü pek Magellan, insandan anlayan bir kralın koruması altında, benzerlerinin birçoğu için olağan sayılan, hayal peşinde koşan biri gibi görülme talihsizliğinden kurtulmuştur. Engeli aşmış, zor adımları atmış ve her ne kadar talih, gemisini yola çıktığı Sevilla'ya geri getirme mutluluğunu ondan esirgemişse de, hiçbir şey onun dünyanın çevresini ilk dolanan denizci olma şanını engelleyememiştir. Bu örnekten cesaret alan İngiliz ve Hollandalı denizciler, yeni topraklar bulmuşlar ve Avrupa'yı aydınlatırken bir yandan da zenginleştirmişlerdir.

Ama keşifler alanında böylesine bir öncelik ve kıdem, Fransız denizcilerinin, bu parlak ama zorlu girişimlerin yarattığı onurun bir bölümünü haklı olarak talep etmelerine engel değildir. Amerika'nın birçok bölgesi, kral atalarınızın cesur uyrukları tarafından keşfedilmiştir; Dieppe doğumlu Gonneville ise güneysel topraklara (*terres australes*) ilk ulaşan kişidir. O zamandan bu yana, gerek içeriden gerekse dışarıdan kaynaklanan değişik nedenler ulusun bu yöndeki heves ve etkinliğini askıya almışa benzemektedir.

MAJESTELERİ, coğrafya alanında insanlığa yararlı bilgiler üretmek amacıyla barışın sağladığı imkânları kullanmak istemiştir[74]. Sizin himayeniz altında, EFENDİM, yola çıktık; her adımda çok çeşitli sınavlar bizi beklemekteydi; ama sabır ve gayretten yana eksiğimiz yoktu.

MAJESTELERİNE işte bu çabalarımızın öyküsünü sunma cesaretini gösteriyorum; takdiriniz onu başarılı kılacaktır.

En derin saygılarla ben,

MAJESTELERİNİN

EFENDİM,

En alçakgönüllü ve en sadık hizmetkârı ve kulu

DE BOUGAINVILLE

BAŞLANGIÇ

Bu anlatının başında, bugüne kadar Güney Denizi'nde, diğer adıyla Pasifik'te gerçekleştirilmiş bütün yolculukların ve keşiflerin bir sayımını yapmanın yerinde olacağını düşündüm.[75],[76]

Portekizli Ferdinand Magellan, 1519 yılında, komutası altındaki beş İspanyol gemisiyle Sevilla'dan yelken açmış, kendi adını taşıyan boğazı bulmuş, oradan Pasifik Denizi'ne ulaşmış, ilkin ekvatorun güneyinde iki küçük ıssız ada, ardından *Hırsız Adaları*'nı (*Islas de los Ladrones*)[77] ve sonunda da Filipinler'i keşfetmiştir. Gemisi *Victoria*, sefere katılan beş gemiden sadece o, Ümit Burnu'ndan dolanarak İspanya'ya geri dönmüş ve Sevilla'da, o zamana kadar insanların gerçekleştirdiği en gözü pek keşif girişiminin bir anıtı olarak karaya çekilmiştir. Böylece yeryüzünün küreselliği ve çemberinin büyüklüğü somut biçimde kanıtlanmıştır.

İngiliz Drack,[78] 15 Eylül 1577'de beş gemiyle Plymouth'tan yola çıkmış, 3 Kasım 1580'de sadece bir gemiyle geri dönmüştür. Dünya çevresindeki ikinci yolculuğu yapan odur. Kraliçe Elisabeth, onun gemisine yemeğe gelmiş; *Pelican* adlı gemisi Deptford'da bir havuzda, grandi direğinde bir onur levhası çakılı olarak özenle korunmuştur. Drack'a atfedilen keşifler oldukça belirsizdir. Haritalarda, Güney Denizi'nde kutup dairesinin altında bir kıyı, ayrıca ekvatorun kuzeyinde birkaç ada, ve bir de daha kuzeyde *Yeni Albion*[79] onun keşifleri olarak gösterilir.

İngiliz şövalye Thomas Candihs,[80] Plymouth'tan 21 Temmuz 1586'da üç gemiyle hareket etmiş, 9 Eylül 1588'de aynı limana iki gemiyle dönmüştür. Dünya'nın çevresindeki bu üçüncü yolculuk hiçbir keşfe yol açmamıştır.

Hollandalı Olivier de Nord,[81] 2 Temmuz 1598'de Rotterdam 'dan dört gemiyle denize açılmış, Magellan Boğazı'nı geçmiş, Amerika'nın batı kıyılarında dolaşmış, oradan Hırsız Adaları'na, Filipinler'e, Moluk Adaları'na varmış ve Ümit Burnu'ndan dolanarak, 26 Ağustos 1601'de tek bir gemiyle Rotterdam'a geri dönmüştür. Güney Denizi'nde hiçbir yer keşfetmemiştir.

Georges Spilberg, Hollanda'nın hizmetine girmiş Alman; Zeland'dan 8 Ağustos 1614 tarihinde altı gemiyle yelken açmış, iki gemisini daha Magellan Boğazı'na varmadan kaybetmiş, boğazı aşmış, yolu üzerinde hiçbir yer keşfetmeden Peru ve Meksika kıyılarını yağmalamış, sonra Hırsız Adaları'na oradan da Moluk Adaları'na geçmiştir. Gemilerinden ikisi 1 Temmuz 1617'de Hollanda limanına dönmüştür.

Neredeyse aynı anda, Jacques Lemaire[82] ve Shouten adlarını ölümsüzleştirmekteydiler. 14 Temmuz 1615 tarihinde *Concorde* ve *Horn* adlı[83] gemilerle Texel'den ayrılırlar, Lemaire'in adını taşıyacak boğazı keşfederler.[84] Güney Denizi'ne Horn Burnu'nu aşarak giren ilk onlardır; orada, on beş derece on beş dakika güney enlemi ve Paris'in yaklaşık 142 derece batısında *Köpekler Adası*'nı; 15 derece güneyde ve yüz fersah daha batıda *Dipsiz Ada*'yı; 14 derece 46 dakika güneyde ve on beş fersah daha batıda *Water Adası*'nı; onun yirmi fersah batısında *Sinekli Ada*'yı; on altı derece on dakika güney ve Paris'in yüz altmış beş derece batısında iki adayı: *Hindistancevizi Adası* ile *Hainler Adası*'nı; elli fersah daha batıda *Umut Adası*'nı, ardından da on dört derece elli altı dakika güney enleminde ve Paris'e göre yaklaşık yüz yetmiş dokuz derece doğu boylamında *Horn Adası*'nı bulurlar. Sonra Yeni Gine kıyılarına yönelirler, onun batı ucuyla Gilolo[85] arasından geçerler ve 1616 yılının Ekim ayında Batavia'ya[86] varırlar. Georges Spilberg onları orada tutuklar ve Kumpanya'nın[87] gemileriyle Avrupa'ya gönderilirler: Lemaire, Maurice Adası'nda[88] hastalanır ve ölür, Shouten yurdunu tekrar görür. *Concorde* ve *Horn* gemileri iki yıl on gün sonra geri döner.

Hollandalı Jacques Lhermite, Jean Hugues Schapenham ile birlikte, on bir parça gemiden oluşan bir filonun komutanı olarak, Peru'yu fethetmek amacıyla 1623 yılında hareket eder; Güney Denizi'ne Horn Burnu'ndan dönerek ulaşır ve İspanyollara ait kıyılarda savaşır, sonra Güney Denizi'nde hiçbir keşifte bulunmadan Hırsız Adaları'na, oradan da Batavia'ya yönelir. Sunda Boğazı'ndan çıkarken ölür ve gemisi, bütün filodan arta kalan neredeyse tek gemi, 9 Temmuz 1626'da Texel'de karaya ulaşır.

1683 yılında, İngiliz Cowley[89] Virginia'dan yola çıkmıştır. Horn Burnu'nu dönmüş, İspanyol kıyılarına çeşitli yağma akınları yapmış, Hırsız Adaları'na gitmiş ve Ümit Burnu yoluyla 12 Ekim 1686 tarihinde İngiltere'ye dönmüştür. Bu denizci Güney Denizi'nde hiçbir keşif

yapmamıştır; Kuzey Denizi'nde 47 derece güney enleminde ve Patagonya kıyılarından seksen fersah uzaklıkta *Pepis Adası*'nı[90] bulduğunu iddia eder. Ben onu üç defa aradım, İngilizler de iki defa, ama kimse o adayı bulamadı.

Wood Roger,[91] İngiliz; Bristol'den 2 Ağustos 1708'de yelken açtı, Horn Burnu'nu dolandı, Kaliforniya'ya kadar İspanyol kıyılarına saldırılar düzenledi. Sonra da, öncesinde çok defa gidilmiş yoldan Hırsız Adaları, Moluk Adaları ve Batavia'ya uğrayarak ve Ümit Burnu'nu dolanarak, 1 Ekim 1711'de Dunes'de demirledi.

On yıl sonra Texel'den üç gemiyle denize açılan Hollandalı Rogewin[92] Horn Burnu'nu aşarak Güney Denizi'ne çıkmış, orada *Davis Toprağı*'nı aramış ama bulamamıştır. Güneysel dönencenin güneyinde enlemi kesin olmayan *Paskalya Adası*'nı[93] keşfetmiş; ardından on altıncı ve on yedinci güney enlemleri arasında *Pernicieuses Adaları*'nı bulmuş, orada gemilerinden birini kaybetmiş; daha sonra aşağı yukarı aynı enlemde altı adadan oluşan *Aurore*, *Vespres*, *Labyrinthe* adalarıyla, bir süre kaldığı *Recréation Adası*'nı keşfetmiştir. Bundan sonra on ikinci güney enleminde *Bauman Adaları* adını verdiği üç ada ve nihayet on birinci güney enleminde de *Tienhoven* ve *Groningue* adalarını bulmuştur; sonrasında Yeni Gine ve Papuların Toprakları boyunca seyrederek Batavia'ya ulaşmış ve orada gemilerine el konulmuştur. Amiral Roggewin, kendi başına Kumpanya'nın gemileriyle Hollanda'ya geri dönmüş ve 11 Temmuz 1723'te, yola çıkışından altı yüz seksen gün sonra Texel'de başladığı noktaya ulaşmıştır.

1741 yılında Amiral Anson,[94] harikulade anlatısı şu anda herkesin elinde bulunan dünya çevresinde yolculuğunu gerçekleştirdiğinde, büyük yolculukların heyecanı tamamıyla sönmüş görünüyor ve artık coğrafyaya eklenecek yeni bir şey olmadığı düşünülüyordu.

Amiral Anson'un bu yolculuğundan sonra, yirmi yıl boyunca başka büyük yolculuk yapılmadı. Ama keşif merakı yakın zamanlarda sanki yeniden canlanmışa benziyor. Komodor Byron[95] 20 Haziran 1764'te Dunes'den hareket ederek Magellan Boğazı'nı geçti, Güney Denizi'nde birkaç ada keşfetti, sonra neredeyse kuzeybatı yönünde bir rota izleyerek 28 Kasım 1765'te Batavia'ya, 24 Şubat 1766'da Kap'a ve hareketinden altı yüz yirmi sekiz gün sonra Dunes'e vardı.

Komodor Byron'un dönüşünden iki ay sonra, Kaptan Wallas,[96] *Delfin* ve *Swallow* gemileriyle İngiltere'den denize açıldı. Magellan Boğazı'nı geçti ve Güney Denizi'ne çıkarken Kaptan Carteret'in komuta ettiği *Swallow*'dan ayrıldı. Güney Denizi'nde, 1767 Ağustos'u gibi, on sekizinci enlem yakınlarında bir ada buldu,[97] sonra ekvatora doğru yükseldi, Papuların Toprakları arasından geçti, 1768'de Batavia'ya ulaştı; Ümit Burnu'na uğradı ve aynı yılın Mayıs'ında İngiltere'ye döndü.

Yoldaşı Carteret, Güney Denizi'nde birçok felaket yaşadıktan sonra, 1768 Mart'ında, neredeyse bütün mürettebatını yitirmiş olarak Macassar'a,[98] 15 Eylül'de Batavia'ya, Aralık sonunda da Ümit Burnu'na ulaştı. Kendisine 18 Şubat 1769 günü denizde, yaklaşık on bir derece güney enleminde rastladığım görülecektir.[99] İngiltere'ye ancak aynı yılın Mayıs ayında varmıştır.

Görüldüğü gibi bu on üç yolculuğun[*1] hiçbiri Fransız ulusu tarafından gerçekleştirilmemiş ve sadece altısı keşif amacını gütmüştür; bunlar Magellan, Drack, Lemaire, Roggewin, Byron ve Wallas'ın seferleridir; İspanyollara karşı saldırı ve yağmalamayla zenginleşme amacını güden diğer denizcilerse, yeryüzü bilgisine hiç katkıda bulunmadan, bilinen yolları izlemişlerdir.

1714 yılında *La Barbinais Le Gentil*[100] adında bir Fransız, özel bir gemiyle Şili ve Peru kıyılarında kaçakçılık yapmak amacıyla denize açılmıştı. Oradan Çin'e gitmiş, değişik ticaret yerleşimlerinde bir yıl kaldıktan sonra, kendisini oraya ulaştıran gemiden başka bir gemiye binerek Avrupa'ya dönmüştür; kendi adına gerçekten dünya çevresinde bir yolculuk yapmıştır ama bunu Fransız ulusu tarafından gerçekleştirilmiş saymak doğru olmaz.

Şimdi de, ister Avrupa'dan, ister Güney Amerika'nın batı kıyılarından, isterse Doğu Hintelleri'nden hareketle, Dünya'nın çevresini dolanmaksızın keşiflerde bulunmuş olanlardan söz edelim.

Öyle görünüyor ki bunlardan ilklerini 1503 ve 1504 yıllarında gerçekleştiren bir Fransızdır: Paulmier de Gonneville.[101] Ulaştığı toprakların nerede bulunduğu bilinmiyor; o ülkenin sakinlerinden birini alıp

getirmiş ve sonra hükümet onu vatanına geri göndermeyince, Gonneville, kendini kişisel olarak yükümlü sayarak, onu mirasçısıyla evlendirmiştir.

İspanyol Alfonse de Salazar, 1525 yılında on dört derece kuzey enlemi ve Paris'in yaklaşık yüz elli sekiz derece doğusunda *Saint-Barthélemi Adası*'nı bulmuştur.

Alvar de Saavedra[102] 1526 yılında bir Meksika limanından yelken açmış, dokuzuncu ve on birinci kuzey paralelleri arasında, aşağı yukarı Saint-Barthélemi Adası'nın boylamında, *Kral Adaları* adını verdiği bir adalar topluluğu keşfetmiş, oradan Filipinler'e ve Moluk Adaları'na geçmiştir. Meksika'ya dönerken, *Yeni Gine* ve *Papuların Toprakları* adı verilen adaları ilk gören odur. Ayrıca Kral Adaları'nın yaklaşık seksen fersah doğusunda, *Sakallılar Adaları* adı verilen bir dizi alçak ada keşfetmiştir.

Diego Hurtado ve Fernand de Grijalva 1433 yılında[103] Güney Denizi'ni açınsamak için Meksika'dan yelken açmışlar ve sadece yirmi derece 30 dakika kuzey enlemi ve Paris'e göre yaklaşık yüz derece batıda bir ada bulabilmişlerdir. Ona *Saint-Thomas* adını vermişlerdir.

1542'de Meksika'dan denize açılan Jean Gaëtan[104] da ekvatorun kuzeyinden bir rota izlemiştir. Yirminci ve dokuzuncu enlemler arasında, farklı boylamlarda birçok ada keşfetmiştir: *Rocca Partida*, *Mercan Adaları*, *Bahçe Adası*, *Kadın Gemici Adası*, *Arézise Adası* bunlardandır. Sonra Yeni Gine'ye ya da kendi raporunda yazıldığı şekliyle Yeni Britanya'ya varmıştır; ama Dampierre, henüz kendi adını taşıyan geçidi bulmamıştı.

Onu izleyen yolculuk öncekilerin hepsinden daha ünlüdür.

Alvar de Mendoce ve Mindana[105] 1567 yılında Peru'dan hareket etmişler ve zenginliklerinden ötürü *Salomon Adaları* adı verilen adaları bulmuşlardır; ama bu adalardaki zenginlik konusunda nakledilen ayrıntıların masaldan ibaret olmadığı kabul edilse bile, konumları bilinmemektedir ve o zamandan beri yapılan aramalardan bir sonuç çıkmamıştır.[106] Bu adaların ekvatorun güneyinde sekizinci ve on ikinci paralel arasında oldukları söylenmektedir. Aynı gezginlerin sözünü ettikleri *Isabella Adası*'yla *Guadalcanal Toprağı* da daha iyi biliniyor değildir.

1579 yılında iki gemiyle Callao de Lima'dan yola çıkan Pedro Sarmiento, Güney Denizi'nden Magellan Boğazı'na giren ilk denizcidir. Orada önemli gözlemler yapmış ve o keşif seferinde cesur olduğu kadar da akıllı olduğunu göstermiştir. Bu yolculuğun anlatısı 1768 yılında Madrid'de yayınlanmıştır. Magellan Boğazı'nı geçmek isteyen her denizci için ilginç ayrıntılar içerir.[107]

Önceki yolculukta Mendoce'nin yoldaşı Alvar de Mindana, Salomon Adaları'nı aramak amacıyla 1595 yılında gene Peru'dan dört gemiyle yola çıkmıştır. Yanında, sonradan kendi keşifleriyle ünlenen Fernand de Quiros[108] da bulunuyordu. Mindana, dokuzuncu ve on birinci güney enlemleri arasında, Paris'in yaklaşık yüz sekiz derece batısında, *Saint-Pierre*, *Magdelaine*, *Dominique* ve *Christine* adalarını bulmuş ve onlara yolculukta yanında bulunan Dona Isabella de Mendoce'nin adından esinlenerek *Mendoce Markizi Adaları* adını vermiştir; ardından yaklaşık yirmi dört derece daha batıda *Saint Bernard Adaları*'nı, bunun neredeyse iki yüz fersah batısında *Yalnız Ada*'yı ve nihayet Paris'in yaklaşık yüz kırk derece doğusunda bulunan *Sainte-Croix Adası*'nı keşfetmiştir. Filo oradan Hırsız Adaları'na sonra da Filipinler'e yönelmiştir. Ancak General Mindana Filipinler'e ulaşamamıştır: gemisine ne olduğu bilinmemektedir.

Talihsiz Mindana'nın yoldaşı Fernand de Quiros, Dona Isabella 'yı Peru'ya geri getirmiştir. Oradan 21 Aralık 1605 tarihinde iki gemiyle tekrar denize açılır, rotası yaklaşık batı-güneybatıdır. İlkin yirmi beş derece güney enleminde ve Paris'e göre yaklaşık yüz yirmi dört derece batı boylamında küçük bir ada keşfeder; ardından on sekiz, on dokuz derece güneyde kendi adını taşıyan yedi sekiz tane alçak, nerdeyse deniz seviyesinde adayı ve on üç derece güney enleminde, Paris'in yaklaşık yüz elli yedi derece batısında *Güzel Kavim Adası* adını verdiği karayı bulur. Sonra ilk yolculuğunda gördüğü *Sainte-Croix Adası*'nı ararken –ki bu araştırma sonuç vermemiştir– on üç derece güney enleminde ve Paris'e göre yaklaşık yüz yetmiş altı derece doğu boylamında *Taumaco Adası*'nı, ardından bu adanın yaklaşık yüz fersah batısında, on beşinci güney enleminde *Kutsal Ruhun Güneysel Toprağı* adını verdiği büyük bir kara bulmuştur; bu karayı değişik coğrafyacılar farklı biçimde konumlandırmışlardır. Oradan sonra artık daha batıya gitmemiş ve rotasını Meksika'ya çevirmiştir; *Sainte-Croix Adası*'nı gene boşuna aradıktan sonra 1606 yılının sonlarında Meksika'ya varır.

Abel Tasman, Batavia'dan 14 Ağustos 1642 yılında denize açılmış, kırk iki derece güney enleminde ve Paris'e göre yaklaşık yüz elli beş derece doğuda *Vandiemen* adını verdiği bir kara bulmuştur; oradan rotasını batı yönüne çevirmiş ve yaklaşık yüz altmış derece doğu boylamımızda, kırk iki derece on dakika güney enleminde *Yeni Zelanda*'yı keşfetmiştir. Buranın kıyılarını hemen hemen otuz dört derece güney enlemine kadar izlemiş, oradan kuzeydoğuya yönelmiş ve yirmi iki derece otuz beş dakika enlemi ve Paris'e göre yüz yetmiş dört derece doğu boylamında *Pylstaart*, *Amsterdam* ve *Roterdam* adalarını bulmuştur. Araştırmalarını daha ileri götürmemiş ve Yeni Gine'yle Gilolo arasından geçerek Batavia'ya geri dönmüştür.

Altıncı ve otuz dördüncü güney enlemleri ile Paris meridyenine göre yüz beş ve yüz kırkıncı doğu boylamları arasında yer alan çok sayıda kara ve adalar bütününe[109] *Yeni Hollanda* adı verilmiştir. Bu bölgenin değişik yörelerinin hemen tamamını Hollandalı denizciler açınsadıklarına göre oraları böyle adlandırmak doğrudur. Bu yörede ilk keşfedilen kara *Birlik Toprağı* ya da *Endracht*'tır; bu ad 1616 yılında, yirmi dört ve yirmi beş derece güney enleminde o karayı bulanın içinde bulunduğu geminin adından[110] gelir. 1618 yılında bu karanın, yaklaşık on beş derece güney enleminde bulunan bir başka bölümü Zéachen tarafından keşfedilmiş ve oraya *Arnhem* ve *Diemen* adları verilmiştir. Ama bu ülke, sonradan Tasman tarafından *Diemen* adı verilen toprakla bir değildir. 1619 yılında Jean d'Edels[111] Yeni Hollanda'nın güneysel bir bölümüne kendi adını vermiştir. Otuzuncu ve otuz üçüncü güney paralelleri arasında yer alan bir başka bölümüneyse *Leuwin* adı verilmiştir. 1627 yılında Pierre de Nuitz, batıda Leuwin kıyısının devamı gibi görünen bir kıyıya kendi adını vermiştir. Guillaume de Witt, batı kıyılarının Oğlak Dönencesi'ne komşu bir bölümüne, her ne kadar buraları 1628 yılında gemisini ve bütün servetini kaybetme pahasına keşfetme şerefine ulaşan Hollandalı kaptan *Viane*'ın[112] adını taşıması gerekiyorsa da, kendi adını vermiştir.

Gene 1628 yılında, onuncu ve yirminci paraleller arasında büyük Karpentarya Körfezi, Hollandalı Pierre Carpenter tarafından keşfedilmiştir; Hollandalılar o tarihten sonra sık sık bütün o kıyılarda açınsamalar yaptırmışlardır.

İngiliz Dampierre,[113] 1687 yılında Büyük Timor'dan hareket ederek Yeni Hollanda kıyılarına ilk yolculuğunu yapmış ve Arnhem ve Diemen Toprakları arasında karaya yaklaşmıştı; bu çok kısa sefer hiçbir keşfe yol açmamıştır. 1699 yılında bu kez İngiltere'den ve sadece bu bölgenin tamamını derinlemesine açınsamak amacıyla yola çıktı; çünkü Hollandalılar bu bölge hakkında sahip oldukları bilgileri hiç açıklamıyorlardı. Yirmi sekizinci paralelden on beşinci paralele kadar batı kıyılarını dolaştı. Birlik Toprağı'nı ve Witt Toprağını gördü, Karpentarya Körfezi'nin güneyinde bir geçit olması gerektiğini düşündü. Sonra Timor'a döndü; oradan Papuların Adaları'nı ziyaret etti, Yeni Gine kıyılarında dolandı, kendi adını taşıyan geçidi keşfetti, bu geçidin batı yakasını oluşturan büyük adaya *Yeni Britanya* adını verdi ve Timor'a doğru Yeni Gine kıyıları boyunca yoluna devam etti. 1683 yılından 1691 yılına kadar, kimi zaman korsan, kimi zaman tacir olarak ve değişik gemilerle dünya çevresinde dolanan da işte bu Dampierre'dir.

İşte, bizim Fransa'dan yelken açtığımız güne kadar, yerkürenin çevresinde yapılmış yolculukların ve o büyük Pasifik Okyanusu'nda keşiflerin kısa tarihi budur.[114] Bizim Fransa'ya dönüşümüzden ve bu kitabın ilk basımının yayınlanışından sonra, İngiliz denizciler dünya çevresinde bir başka yolculuğu daha tamamlamışlardır ve bu yolculuk bu türde en ileri gidenlerden biridir. Yolculuk boyunca her alanda birçok keşif yapılmıştır. Geminin adı *Endeavour* idi ve kaptan Cooke'un komutasındaydı; iki ünlü bilgin, Bay Bancks ve Bay Solander de gemide bulunuyorlardı. Yolculuğun denizciliğe ilişkin anlatısı şimdiden yayınlanmış bulunuyor; doğabilime ilişkin olarak Bay Bancks ve Bay Solander'in anlatısı da önümüzdeki kış yayınlanacak. Bu arada ben, bizzat Bay Solander'in Paris Bilimler Akademisi'ne gönderdiği metnin bir özetini buraya koymayı yararlı buluyorum.

25 Ağustos 1768 tarihinde Plymouth'tan yola çıkıyor biri Madera, diğeri Rio de Janeiro'da iki duraklamadan sonra 16 Ocak 1769 tarihinde Tierra del Fuego'ya varıyorlar. *Bon Succès* Körfezi'nde beş gün durakladıktan ve Horn Burnu'nu dolandıktan sonra rotalarını Taiti'ye çeviriyorlar. 13 Nisan'dan 13 Temmuz'a kadar bu adada kalıyorlar ve Haziran ayında Venüs'ün Güneş'in önünden geçişini orada izliyorlar. Taiti'den ayrıldıktan sonra, oradan yanlarına aldıkları bir Taitili kendilerini komşu adalardan bazılarını ziyarete

ikna ediyor; bu adalardan altısına uğruyor ve oralarda Taiti'de konuşulan dili ve aynı âdetleri buluyorlar.

Oradan rotalarını, 40° güney enleminde bulunan Yeni Zelanda 'ya çeviriyorlar. Onun doğu kıyısına 3 Ekim günü varıyorlar ve çevresinde altı aylık bir çember seyri (*circumnavigation*) sonunda, Yeni Zelanda'nın genellikle sanıldığı gibi güneysel kıtanın (*terra australis*) bir parçası olmayıp, yakınlarında başka kara bulunmayan iki adadan oluştuğunu saptıyorlar. Aynı zamanda orada Taiti dilinin değişik lehçelerinin konuşulduğunu ve bunların hepsinin *Endeavour*'a alınan Yerli tarafından yeterince anlaşıldığını gözlemliyorlar.

Keşifleri bunlarla sınırlı kalmıyor: 31 Mart 1770'te Yeni Zelanda kıyılarından ayrıldıktan sonra, 38° güney enleminde Yeni Hollanda'nın doğusuna ulaşıyorlar. Kuzeye doğru kıyılar boyunca ilerliyor, birçok kere demirliyor ve açınsamalar yapıyorlar. Ama 10 Haziran günü, 15 derece enlemi dolayında bir kayaya oturuyorlar; o civarda benim de zor günler geçirdiğim görülecektir. 23 saat böylece kaldıktan sonra, kendileri için çok kötü sonuçlar doğurabilecek o kayanın yakınındaki bir koyda gemilerini onarıyorlar. Bu uğursuz yörede birçok defa tehlike atlattıktan sonra nihayet 10 derece güney enlemi civarında, Yeni Hollanda'yla Yeni Gine arasında bir geçit keşfederek Hintelleri Denizi'ne giriyorlar.

Araştırmalarını hiçbir zaman yeterli bulmayarak ayrıca Yeni Gine'nin güney ve batı kıyılarını ziyaret ediyor; sonra Cava Adası 'nın güney kıyısı boyunca seyrediyor ve Sunda Boğazı'ndan geçerek 9 Ekim'de Batavia'ya varıyorlar. Orada iki ay kalıyor, sonrasında Ümit Burnu'na ve St. Helena Adası'na uğrayıp 13 Temmuz 1771 tarihinde, dünyayı coğrafya alanında önemli bilgiler ve doğanın üç evreni konusunda büyük keşiflerle zenginleştirmiş olarak Dunes'e dönüp demir atıyorlar.

Bu kısa bilgiler, okurun çok öğretici bu keşif yolculuğunun anlatısını sabırsızlıkla beklemesine yol açarken, beni de kendi yolculuğumun anlatısını yayınlamak konusunda daha fazla duraksamaya sevk edecektir.

Şimdi bana verilmiş sefer görevinin öyküsünü anlatmaya başlamadan önce, bir noktaya dikkat çekmeme izin verilsin: yolculuğumun anlatısı, hoşça zaman geçirtmek için hazırlanmış bir kitap olarak görülmemelidir; bu kitap özellikle denizciler için yazılmıştır. Kaldı ki, Yerküre'nin çevresinde

bu uzun yolculuk, öyle, salon insanlarına ilginç gelecek olayların geçtiği, savaş sırasında yapılmış yolculukların heyecanını da vermez. Keşke yazma alışkanlığı bana, özdeki kuruluğu hiç olmazsa biçim yoluyla bir ölçüde olsun dengelemeyi öğretebilseydi! Ama her ne kadar ilkgençliğimden beri bilimlere aşina olsam da ve o dönemde Bay d'Alembert'in bana lütfedip verdiği dersler, okurların hoşgörüsüne bir geometri kitabı[115] sunmama izin verdiyse de, şu anda bilim ve edebiyatın kutsal çatısının uzağındayım; düşüncelerim ve biçemim, on iki yıldan beri sürdürdüğüm başıboş gezgin ve yabanıl yaşamımın izlerini çokça belli ediyor artık. Yazı sanatı ne Kanada ormanlarında, ne de denizlerde dalgaların sırtında öğrenilebilir, halkın pek sevdiği, kalemi benimkine yardımcı olabilecek kardeşimi de kaybetmiş bulunuyorum.

Ayrıca, burada ne kimsenin adını anıyor ne de kimseyi tekzip ediyorum; herhangi bir varsayımı kanıtlıyor ya da reddediyor da değilim. Gördüğüm değişik ülkelerde gözlediğim çok önemli farklılıklar, günümüzde o derece yaygın ama gerçek felsefeyle bu kadar zor bağdaşabilir sistem düşüncesine[116] başvurmamı engellememiş olsaydı bile, bir ölçüde gerçekleştirebildiğim uzak hayallerimin iyi karşılanacağını nasıl umabilirdim? Ben gezgin ve denizciyim; demek oluyor ki, çalışma odalarının loşluğunda, dünya ve insanlar konusunda alabildiğine felsefe yapan ve doğayı zorunlu olarak kendi imgelemlerine uyduran o tembel ve muhteşem yazarlar takımının gözünde ben bir yalancı ve bir salağım. Doğrusu, kendileri hiçbir şey gözlememiş, sadece, işte o gözleyebilme ve düşünebilme yetilerini çok gördükleri gezginlerden aldıkları bilgilere dayanarak yazan ve hükümlere varan kişilerde görülen pek tuhaf ve anlaşılmaz bir yöntem.

Bu sunuşu, her iki gemimin subay[*2] ve mürettebatının sabır, gayret ve cesaretini överek bitirtmek istiyorum. Onları, örneğin İngilizlerin Bay Byron'un mürettebatına uyguladıkları türden olağanüstü bir teşvikle harekete geçirmek gerekmemiştir. Azimleri, en zor durumlarda sürekli olarak sınanmış ve iyi niyetleri bir an bile eksilmemiştir. Çünkü Fransız ulusu en büyük güçlüklerin bile üstesinden gelecek güçtedir ve kendisini yeryüzündeki herhangi bir ulusun en azından eşiti gibi görmesi halinde, çabaları sayesinde hiçbir şey onun için imkânsız değildir.

BİRİNCİ BÖLÜM

Fransa'dan yola çıkıştan başlayıp, Magellan Boğazı'nı geçene kadar meydana gelen olaylar.

BİRİNCİ BAŞLIK

La Boudeuse'ün Nantes'tan yola çıkışı, Brest'e uğrayış; Brest'ten Montevideo'ya rota; Malvinas Adaları'nın İspanyollara devri amacıyla İspanyol firkateynleriyle buluşma.

1764 yılının Şubat ayında Fransa, Malvinas[117] Adaları'na yerleşimin önünü açmıştı. İspanya, bu adaların, Güney Amerika kıtasının bir parçası oldukları gerekçesiyle kendisine bırakılmasını talep etti. Kral tarafından bu hak teslim edildiğinden, oraya gidip yerleşimimizi İspanyollara devretme, ardından da Güney Denizi'ni dönenceler arasından aşarak Doğu Hintelleri'ne gitme emrini aldım. Bu sefer için on ikilik[118] yirmi altı topu bulunan *La Boudeuse* firkateyninin komutası bana verildi. Uzun seyrimiz sırasında ihtiyaç duyacağımız yiyecekleri getirmek ve sonra da seferimiz boyunca beni izlemekle görevlendirilen *L'Étoile* adlı yük gemisi[119] de Malvinas Adaları'nda bize katılacaktı. Bu yük gemisinin benimle buluşmasında çeşitli nedenlerle ortaya çıkan gecikme, benim seferimi sekiz ay kadar uzatmıştır.

1766 yılının Kasım ayının ilk günlerinde Nantes'a gittim. Orada *La Boudeuse*'ün inşaatı yeni bitmişti ve yardımcım Yüzbaşı Duclos Guyot geminin donatımını gerçekleştiriyordu. Ayın 5'inde, donatımı tamamlamak üzere Painbeuf'ten Mindin'e indik ve ayın 15'inde, La Plata Irmağı'na gitmek üzere bu körfezden yelken bastık. Orada, Ferrol'den 17 Ekim'de yola çıkan iki İspanyol firkateyni, *La Esmeralda* ve *La Liebre* ile buluşacaktım. Bu gemilerin komutanı, Katolik Majesteleri adına[120] Malvinas Adaları'nı teslim almakla görevlendirilmişti.

17'si sabahı batı-güneybatı ve kuzeybatı yönlerinden esen şiddetli bir fırtına yedik. Fırtına gece daha da şiddetlendi. Önceleri camadana vurulmuş haliyle rüzgâra karşı gemiyi yerinde tutmamızı sağlayan trinket yelkeninin alt yakası yırtılınca geceyi kuru direk[121] ve alt serenler indirilmiş olarak geçirdik. 18'i sabahın dördünde pruva gabya çubuğu[122] yarı boyundan kırıldı, grandi gabya çubuğu ise saat sekize kadar dayandı, sonra o da destemorasının[123] içinden kırıldı ve grandi direğinin kaderini belirledi. Bu

sonuncu olay yola devamı imkânsız hale getirdi. Brest'e dönme kararı verdim. 21 Kasım'da oraya vardık.

Bu fırtına ve onun armada yol açtığı hasar sonunda, komuta ettiğim firkateynin durumu ve nitelikleri konusunda şu görüşlere vardım:

1. Direklerimizin boyu, çıkacağımız türden bir yolculuk için fazlaydı.[124]

2. Bordanın içe doğru aşırı voltası,[125] çarmıkların ana direklerle oluşturduğu açıyı daralttığından, bu direkler yeterince desteklenmiyordu.

3. Bu belirttiğim kusur, yüklediğimiz çok miktardaki yiyecek nedeniyle almak zorunda kaldığımız safranın niteliğinden ötürü daha da vahim sonuçlar doğuruyordu. İç omurganın iki yanına ve oldukça yakınına dağıtılmış kırk fıçı demir safra, tulumba kuyusunun hemen yanı başında on ikilik on iki top (sadece on dört top güverte üzerine bağlanmıştı) çok büyük bir ağırlık oluşturuyordu. Bu yük ağırlık merkezinin çok altında ve nerdeyse iç omurga üzerinde toplanmış bulunuyor ve biraz yalpa olduğunda direkleri tehlikeye sokuyordu.[126]

Bu düşüncelerle, direklerimizin aşırı uzunluğunu azaltma ve on ikilik toplarımızı sekizlik toplarla değiştirme kararını verdim. Böylece yaklaşık yirmi fıçılık safra eksiltme dışında, hem ambardaki hem de güvertedeki topların değiştirilmesiyle sağlanan faydayı, firkateynin yetersiz eni zorunlu kılıyordu. Geminin on ikilik topları taşımak üzere inşa edilmiş firkateynlerin güverte genişliğine sahip olması için yaklaşık iki ayak daha gerekliydi.

Bu değişikliklerin yapılması kabul edildi. Ama buna rağmen gemimin Horn Burnu'nu kuşatan denizlerde seyir için uygun olmadığı görüşünü muhafaza ediyordum. Fırtına sırasında geminin güverte üstünden su sızdırdığını fark etmiştim. Dolayısıyla peksimetlerimin bir bölümünün, fırtınalı havalarda kaçınılmaz olarak ambarlara sızacak suyun etkisi altında çürümesi tehlikesine karşı hazırlıklı olmalıydım. Giriştiğimiz bu yolculukta bu sakıncanın getirebileceği sonuçlara çare bulunamazdı. Bu yüzden, uzun kış geceleri Magellan Boğazı'ndan geçmemi engellerse eğer, *La Boudeuse*'ü Yüzbaşı Şövalye Bournand komutasında Malvinas Adaları'ndan geri göndermek ve yola sadece *L'Étoile* gemisiyle devam etmek için izin istedim. İzin verildi ve 4 Aralık'ta direklerimiz onarılmış, toplarımız

değiştirilmiş, firkateynin üst güvertesi baştan aşağı kalafatlanmış olarak limandan çıktım ve koyda demirledim. Günü orada barut yüklemek ve çarmıkları germekle geçirdik.

Ayın 5'inde öğle vakti Brest Koyu'ndan hareket ettik. Çok kuvvetli doğu rüzgârı ve alçalan deniz gemiyi apikoya[127] getirmemi engellediği ve kıyıya fazla yaklaşmaktan endişelendiğim için halatı çapanın otuz kulaç berisinden kesmek zorunda kaldım. Kurmay heyetim on bir subay ve üç gönüllüden, mürettebat ise iki yüz üç gemici, deniz subayı, asker, miço ve hizmetçiden oluşuyordu. Nassau Sieghen Prensi, kraldan, bu sefere katılma iznini almıştı. Öğleden sonra saat dörtte Ouessant Adası'nın ortasını, pusulanın[128] kuzey-kerte-kuzeydoğusunda, yaklaşık dört buçuk fersah mesafede gördüm. Rotamın başlangıç noktasını buna dayanarak, yolculuk boyunca kullandığım *Neptune Française*[129] üzerinde tespit ettim.

İlk günlerde oldukça düzenli bir biçimde kuzey-kuzeybatı, batı-güneybatı ve güneybatı yönlerinden esen fırtınaya yakın rüzgâr altında seyrettik. Ayın 14'ünde akşam saat yedide, rüzgâr doğu-güneydoğudan oldukça kuvvetli esiyordu ve deniz çok kabaydı, bir yalpa sırasında büyük serenin iskele ucu üç ayak kadar suya girdi; seren yüksek olduğu için bunu mümkün görmemiştik.[130] Ayın 17'sinde öğleden sonra *Selvagens Adaları*'nı, 18'inde *La Palma Adası*'nı, 19'unda *Hierro Adası*'nı gördük.[131] Selvagens Adası, doğudan batıya yaklaşık bir fersah[132] uzunluğunda küçük bir adadır; ortası alçaktır ama her iki uçta küçük birer yükselti görülür, batı kıyısının iki fersah açığında, kimileri su yüzeyinin üstünde kalan bir kayalar silsilesi uzanır; doğu kıyısında birkaç körkaya da vardır, ama bunlar çok açıkta değildir.

Bu sığ kayaların görünmesi, rotamızda önemli bir hata olabileceği konusunda beni uyarmıştı; ama bunu, mevkileri kesinlikle belirlenmiş bulunan Kanarya Adaları'nı gördükten sonra değerlendirmeye karar verdim. Hierro Adası'nın görünmesi, bu düzeltme konusunda beklediğim kanıtı sağlamış oldu. Ayın 19'unda öğle vaktinde enlemi saptadım ve bulduğum değeri aynı saatte saptanmış Hierro Adası'nın kerterizi ile birlikte ele aldığımda, düşündüğümden dört derece yedi dakika daha doğuda olduğum ortaya çıktı. Finistère Burnu'ndan Kanarya Adaları'na gidişte bu hata sık yapılır ve ben bunu başka yolculuklarda da yaşamıştım: Cebelitarık Boğazı akıntısı yandan vurarak gemiyi hızla doğuya sürükler.

Bunun yanı sıra Selvagens Adaları'nın Bay Bellin'in haritasında yanlış işaretlenmiş olduğunu da fark ettim. Nitekim ayın 17'sinde öğleden sonra bu adaları gördüğümüzde, aldığımız kerterizin bize verdiği boylam değeri, bizim bulunduğumuz konum tahminimizden üç derece on yedi dakika daha doğuyu gösteriyordu.[133] Bununla birlikte aynı fark ayın 19'unda, boylamı astronomik gözlemlerle belirlenmiş Hierro Adası'ndan aldığımız kerterize dayanarak yaptığımız konum düzeltmesi sırasında dört derece yedi dakikaya çıkmıştı. Selvagens Adaları'nı görüşümüzle Hierro Adası'nı görüşümüz arasında geçen iki günlük sürede sakin rüzgâr altında seyrettik, rüzgâr kıç omuzluktan esiyordu. Böyle olunca, rotamızda pek az hata olmalıydı. Nitekim ayın 18'inde La Palma Adası'nı düzeltilmiş güneybatı-kerte-batıda gördük. Oysa Bay Bellin'e göre bizim güneybatımızda kalması gerekiyordu. Bu iki gözlemden yola çıkarak Bay Bellin'in Selvagens Adaları'nı gerçekte bulunduğu yerden yaklaşık otuz iki dakika daha batıya yerleştirdiği sonucuna vardım.

Bu nedenle ayın 19'unda öğle vakti yeni bir hareket noktası tespit ettim. Ondan sonra La Plata Irmağı'na varıncaya kadar rotamızda hiçbir beklenmedik olayla karşılaşmadık. Bu rotada seyir, denizcileri ilgilendirebilecek sadece aşağıdaki gözlemlere yol açtı.

1- 6 ve 7 Ocak 1767 tarihinde, 01° 40' ile 00° 38' Kuzey [enlemleri] arasında ve 28° boylamındayken[134] çok sayıda kuş gördük; bu da bana, her ne kadar Bay Bellin bunu haritasında göstermiyorsa da, *Penedo San-Pedro* kayalıklarını düşündürdü.[135]

2- 8 Ocak günü öğleden sonra yirmi yedi, yirmi sekiz boylam dereceleri arasında hattı [ekvatoru] geçtik.

3- 2 Ocak gününden beri, magnetik sapma gözlemleri yapamıyorduk. Onun için Williams Mountain ve Jacob Obson'un haritalarına dayanarak tahminde bulunuyordum. Ayın 11'i günbatımında üç derece on yedi dakika kuzeybatı yönünde sapma, 14'ü sabahı, azimut pusulasıyla tekrar on dakikalık bir sapma tespit ettik; o sırada on derece otuz dakika ya da kırk dakika güney enleminde ve Paris meridyenine göre yaklaşık otuz üç derece yirmi dakika batı noktasındaydık. Eğer benim boylam tahminim doğruysa, ki karaya ulaştıktan sonra bunu doğrulamış bulunuyorum, sapmanın olmadığı hattın, Mountain ve d'Obson'un[136] gözlemlerinden bu yana biraz

daha batıya kaymış olduğu kesindir; ayrıca bu hattın batıya doğru ilerleyişinin oldukça düzenli olduğu anlaşılmaktadır. Gerçekten, William Mountain ve Jacob d'Obson'un aynı enlemde kırk dört yıl arayla saptadıkları on iki on üç derecelik farktan sonra, ben aradan yirmi iki yıl geçtikten sonra altı dereceden biraz fazla bir fark buldum. Bu ilerlemenin bir dizi gözlemle izlenmesi gerekir. Mıknatıslı iğnenin hareketinde bu sapmaların uyduğu yasanın bulunması, denizde boylamın belirlenmesini sağlamak dışında bize belki bu değişmelerin nedenlerini, hatta manyetik kuvvetin esasını bile açıklayabilir.

4- Ekvator çizgisinin kuzeyinde ve güneyinde neredeyse sürekli olarak oldukça büyük kuzey farkları gözledik, oysa güney farkları gözlemek daha olağandır.[137] 18 Ocak günü öğleden sonra, güneybatı-kerte batıdan kuzeydoğu-kerte doğuya göz alabildiğine uzanan, yaklaşık iki kulaç genişliğinde, hafifçe kırmızılaşan beyaz renkte bir balık yumurtası katmanının üzerinden geçtiğimiz sırada bunun nedenini bulduğumuzu düşündük. Bu rastlantı, günlerden beri akıntıların kuzeydoğu-kerte-doğu yönünde olduğu konusunda bizi uyardı; çünkü bütün balıklar yumurtalarını kıyılara yakın yerlere bırakırlar, ama akıntılar onları oradan alıp açık denizdeki yataklarına sürükler. Yukarda sözünü ettiğim kuzey farklarını gözlerken, bunun batıya göre de farklar gerektirdiğini hiçbir zaman düşünmedim; dolayısıyla akşamında karayı gördüğümüz 29 Ocak günü öğle vaktinde, ben, karadan sadece on iki-on beş fersah açıkta olduğumuzu tahmin ediyordum. Bu bana aşağıdaki düşünceleri esinlendirdi.

Çok sayıda denizci yıllardan beri haritalarda, özellikle de Bay Bellin'in haritasında, Brezilya kıyılarının fazla doğuda gösterildiğinden yakınmışlardır[138] ve hâlâ da yakınmaktadırlar. Bunu ileri sürerken, Okyanus'u geçişlerinde, bu kıyıları sık sık, henüz daha seksen ya da yüz fersah açıkta olduklarını sandıkları sırada görmüş olmalarına dayandırmaktadırlar. Bu sularda birçok defa akıntıların kendilerini güneybatıya ittiğini fark ettiklerini eklemektedirler: sonuç olarak alınan yol tahminlerinin hatalı olabileceğini kabul etmek yerine, hatayı astronomik gözlemlerde ya da haritalarda aramayı tercih etmektedirler.

Eğer mutlu bir talih, bize gözlediğimiz kuzey farklarını açıklayacak nedenleri göstermemiş olsaydı, benzer bir usavurmayla Rio de La Plata'ya geçişimiz sırasında tam tersi bir sonuca varabilirdik. Açıkça belli ki ayın

29'unda[139] rastladığımız balık yumurtası katmanı bir akıntının etkisine girmişti ve kıyıdan uzaklığı bu akıntının günlerden beri devam ettiğini gösteriyordu. Demek ki bu akıntı, bizim rotamızdaki sürekli hataların nedeniydi. Denizcilerin bu sularda etkisi altında kaldıkları ve çoğunlukla kendilerini güneybatıya iten akıntılar bazen değişiyor ve ters bir yöne gidebiliyordu.

İyice denetlenmiş bu gözleme dayanarak, rotamız yaklaşık olarak güneybatı olduğuna göre, onu enlem ölçümleriyle bağdaştırarak ve kerte düzeltmesi yapmadan mesafe konusundaki hatalarımızı düzeltme olanağını buldum. Neredeyse hesapladığım zamanda karayı görmüş olmamızı bu yönteme borçluyum. İçimizden, batıya doğru yollarını hep günlük tahminlere dayanarak ve öğle vakti gözlemiyle saptadıkları enlem düzeltmesiyle yetinerek hesaplayanların, bizim karayı görüşümüzden çok daha önce karaya ulaşmış olmaları gerekecekti. [Ulaşamayacaklarına göre] Buna dayanarak, Brezilya kıyısının Bay Bellin'in haritasında işaretlediği noktadan daha batıda olduğu sonucuna varabilirler miydi?

Öyle görünüyor ki, bu yörede akıntılar değişmekte ve kimi zaman kuzey batıya, çoğunlukla da güneydoğuya yönelmektedir. Kıyının çizgisine bakmak, akıntının bu iki yönden birini izleyeceğini kanıtlamaya yeter; hangisinin egemen olduğunu da enlem gözlemlerindeki kuzey ya da güney farklarından çıkarmak her zaman kolaydır. Denizcilerin yakındıkları bu sık gerçekleşen hataları işte bu akıntılara bağlamak gerekir ve sanıyorum ki Bay Bellin, haritasında, Brezilya kıyılarını tam oldukları yere yerleştirmiştir. Kaldı ki Rio de Janeiro'nun boylamı, 1751 yılında orada bir araya gelen Bay Godin ve Rahip La Caille tarafından belirlenmiştir; öte yandan Pernambuco ve Buenos Aires'te de boylamlar saptanmıştır. Bu üç nokta belirlenmiş olunca Amerika'nın güney kıyılarının sekiz ile otuz beşinci güney enlemleri arasında kalan bölümünün boylam derecelerinde önemli bir hata beklenmemelidir; zaten deney bize bunu kanıtlamıştır.

27 Ocak gününden beri deniz dibini bulabiliyorduk ve 29'u akşamı karayı gördük ama tam olarak seçemedik, çünkü güneş batmak üzereydi ve o kıyı pek alçaktı. Gece karanlık, yağmurlu ve gök gürültülüydü. Geceyi camadana vurulmuş gabya yelkenleriyle ve geminin yönünü açık denize çevirerek, hareketsiz geçirdik. 30'unda günün ilk ışıkları bize *Maldonados Dağları*'nı gösterdi. O zaman önceki akşam gördüğümüz toprakların *Lobos*

Adası olduğunu anlamamız güç olmadı. Bununla birlikte varış enlemimiz otuz beş derece on altı dakika yirmi saniye olduğundan biz onu, Bay Bellin'in otuz beş derece on beş dakika enlemine yerleştirdiği *Santa-Maria Burnu* sanmıştık. Oysa onun doğru enlemi otuz dört derece elli beş dakikadır. Bu konum yanlışlığını bir tehlike yarattığı için belirtiyorum. Otuz beş derece on beş dakika güney enleminde seyreden bir gemi, Santa-Maria Burnu'na doğru yol aldığını sanırken, hiçbir kara görmeden *İngilizler Sığlığı*'na düşebilir. Gerçi iskandil ona tehlikenin yaklaştığını haber verecektir. Sığlığın yakınlarında su derinliği altı yedi kulaca iner. *San Antonio Burnu*'nun uzantısı niteliğindeki *Fransızlar Sığlığı* ise daha tehlikelidir: onun kuzey ucuna varmak üzereyken deniz derinliği hâlâ on iki, on dört kulaç kadardır.

Maldonados Dağları, Rio de La Plata'ya girdikten sonra kuzey kıyıda görünen ilk yüksek topraklardır ve Montevideo'ya kadar da başkaca yükseklik yoktur. Bu dağların doğusunda çok alçak bir sahilde bir demirleme yeri vardır. Burası bir adacıkla kısmen kapanmış bir koydur. İspanyolların Maldonados'ta garnizonu da bulunan küçük bir kasabası vardır. Yakınlarında, birkaç yıldan beri, pek zengin olmayan bir altın madeni işletilir; orada oldukça saydam taşlar da bulunur. İki fersah içerde, halkı tamamen firari Portekizlilerden oluşan, yeni kurulmuş ve *Pueblo Nuevo* adı verilmiş bir kent vardır.

Ayın 31'inde sabah saat on birde *Montevideo Körfezi*'nde dört kulaç derinliğindeki suda demirledik, dip yumuşak ve siyah çamurdu. 30'u 31'e bağlayan geceyi *Flores Adası*'nın dört ya da beş fersah doğusunda, aynı türden bir dip üzerinde dokuz kulaç suda demirli geçirmiştik. Malvinas Adaları'nı teslim alacak olan iki İspanyol firkateyni bir aydan beri bu körfezdeydi. Komutanları Albay Don Felipe Ruis Puente, oraya vali atanmıştı. İspanyollara devredeceğim yerleşimin terk edilişi sırasında alınması gereken tedbirleri genel vali ile görüşmek üzere, birlikte Buenos Aires'e gittik. Orada çok fazla kalmadık, 16 Şubat'ta tekrar Montevideo'ya dönmüş bulunuyordum.

Nassau Prensi bu yolculukta benimle birlikteydi. Pruvadan alınan rüzgâr altında uskuna[140] ile geri dönmek mümkün olmadığından Buenos Aires'in karşısında, *Colonia del Sacramento*'nun biraz yukarısında karaya çıkıp, karadan döndük. Ancak göz kararı ile yol alınan o uçsuz bucaksız ovaları,

ırmakların sığlıklarından geçecek biçimde ilerleyerek, önümüz sıra otuz kırk at sürüp, bindiğimiz at yorulduğunda onlardan birini kementle durdurup ona binerek, neredeyse sadece çiğ etle beslenerek, ve geceleri deri çadırlarda, çevrede dolanan kaplanların ulumalarıyla uykumuz her an kesilerek aştık. Santa Lucia Irmağı'nı geçiş biçimimizi hayatım boyunca unutmayacağım. Bu çok derin ırmağın genişliği, Seine Nehri'nin Les Invalides önündeki genişliğinden fazladır ve ondan daha hızlı akar. Sizi dar ve uzun, ve bordalarından biri diğerinin yarısı kadar daha yüksek bir kayığa bindiriyorlar. Ardından iki atı suya girmeye zorluyor, birini iskele öbürünü sancak tarafına koşuyorlar ve kayığın sahibi, tamamen çıplak –doğrusu bilgece, ama yüzme bilmeyenlere pek güven vermeyecek bir tedbir– elinden geldiği kadar, eğer güçleri yeterse sizi yüzerek karşıya geçirecek atların kafalarını suyun yüzeyinde tutmaya çalışıyor.

Don Ruis bizden birkaç gün sonra Montevideo'ya ulaştı. Aynı gün biri odun ve taze yiyecek, diğeri peksimet ve un yüklü iki uskuna da buraya vardı; Brest'ten buraya kadar tükettiklerimizin yerine onları gemilerimize yükledik. Montevideo'da kaldığımız sürece gemiyi kalafatlamak, [Atlantik'i] geçiş sırasında kullandığımız yelken takımını onarmak, fıçıları suyla doldurmakla uğraştık. İşaretleşmede kullanmak üzere yerlerinde bıraktığımız dördü dışında toplarımızı da ambara indirdik, böylece gemiye daha çok sayıda hayvan almak mümkün oldu.[141] İspanyol firkateynleri de hazır olduklarından Rio de La Plata'dan çıkmaya karar verdik.

İKİNCİ BAŞLIK

Rio de la Plata kıyısındaki İspanyol yerleşimleri konusunda ayrıntılar.

Rio de la Plata ya da *Gümüş Irmak*, kaynağından denize kavuştuğu noktaya kadar hep aynı adı taşımaz. On altı derece otuz dakika güney enlemi dolayındaki *Xaragès Gölü*'nden, *Paraguay* adıyla çıktığı söyleniyor ve bu adı, topraklarında aktığı çok geniş ülkeye veriyor. Yirmi yedi derece dolayında *Parana Irmağı* ile birleşiyor ve onun sularıyla birlikte adını da alıyor. Ardından dosdoğru güneye, otuz dört dereceye kadar iniyor ve orada *Uruguay* ile birleşiyor, sonra la Plata adıyla doğuya yöneliyor ve denize kavuşuncaya kadar bu adı koruyor.

Bu büyük ırmağın kökenini Xaragès Gölü'ne bağlayan Cizvit coğrafyacılar yanılmışlardı; sonra başka yazarlar da bu yanlışı sürdürdüler. O zamandan bu yana boşuna aranılan bu gölün aslında bir uydurma olduğu bugün anlaşılmıştır. Valdelirias Markisi ve Don Georgio Menezès, biri İspanya diğeri Portekiz tarafından, bu yörelerde iki gücün sahip olduğu toprakların sınırlarını belirlemekle görevlendirilmişlerdir; 1751'den 1755'e kadar birçok İspanyol ve Portekiz subayı Amerika'nın bu bölümünün bütününü dolaşmışlardır. İspanyolların bir bölümü Paraguay Irmağı'ndan kaynağa doğru ilerlemişler ve bu yoldan Xaragès Gölü'ne varmayı düşünmüşlerdir. Portekizlilerse Brezilya içlerinde on iki derece güney enlemindeki Mato Grosso'daki yerleşimlerinden yola çıkmışlar ve aynı Cizvit haritalarının gene Xaragès Gölü'ne döküldüğünü belirttikleri *Cauru* adı verilen bir ırmak üzerinde ilerlemişlerdir. Bu iki heyet Paraguay Irmağı üzerinde yaklaşık on dört derece güney enleminde, hiçbir göle rastlamaksızın karşılaştıklarında çok şaşırmışlardır. Böylece göl sanılanın aslında, yılın bir mevsiminde ırmağın taşması sonucu su altında kalan alçak ve geniş topraklar olduğu anlaşılmıştır. Paraguay Irmağı ya da Rio de la Plata'nın kaynağı, beş ve altıncı güney enlemleri arasında, hemen hemen iki denize eşit uzaklıktaki dağlardadır; aynı dağlardan, daha sonra sularını *Amazon*'a boşaltacak *Madera Irmağı* da kaynaklanır. Parana ve Uruguay, ikisi de Brezilya'da doğarlar: Uruguay, Santo-Vincente yüzbaşılığından,[142] Parana ise Atlantik Okyanusu'nun kıyılarında, Rio de Janeiro'nun doğu-

kuzeydoğusundaki dağlardan doğar, önce batıya doğru akar sonra da güneye yönelir.

Rio de la Plata'nın keşfi, İspanyolların bu keşif sırasında karşılaştıkları engeller ve orada kurdukları ilk yerleşim yerlerine ilişkin bilgi, Rahip Prévost'un eserinde bulunabilir. O eserde Diaz de Solis'in 1515 yılında bu nehre ilk defa girişi ve ona 1526'ya kadar geçerli olacak adı, kendi adını verişi anlatılmaktadır. Bu ad Sébastien Cabot [Sebastiano Caboto] tarafından, yerlilerden topladığı gümüş nedeniyle Rio de la Plata ya da *Gümüş Irmağı* adı verilinceye kadar korunacaktır. Caboto, *Rio Tercero* kıyısında, Paraguay ve Uruguay ırmaklarının birleştiği noktanın otuz fersah yukarısında *Santo-Spiritu Kalesi*'ni kurmuş, ama bu yerleşim, neredeyse kurulur kurulmaz yıkılmıştır. Daha sonra 1535 yılında, imparatorun[143] büyük sâkisi[144] Don Pedro de Mendoza, Rio de la Plata'ya gönderilir. Irmağın sağ kıyısında, Uruguay Irmağı ile birleştiği yerin birkaç fersah berisinde, elverişsiz koşullarda *Buenos Aires*'in temellerini atar; ama gerçekleştirdiği sefer birbirini izleyen ve hatta ölümünden sonra bile sürecek felaketlerle doludur. Buenos Aires'in sakinleri, yerlilerin saldırıları ve açlığın tehdidi altında orayı terke mecbur olur ve Asuncion'a çekilirler. Mendoza'nın maiyetindeki İspanyollar tarafından ırmağın batı kıyısında ve denize kavuştuğu noktadan üç yüz fersah içerde kurulmuş ve bugün Paraguay'ın başkenti olan bu kent kısa zamanda genişlemiştir. Nihayet Paraguay valisi Pedro Ortiz de Zarate, 1580 yılında Buenos Aires'i, talihsiz Mendoza'nın evvelce kurduğu yerde yeniden inşa eder, konağını da oraya kurar. Burası Avrupa'dan gelen gemilerin ambarı olur, ardından bütün o illerin başkenti, bir piskoposluk ve genel valinin makamı olacaktır.

Buenos Aires, otuz dört derece otuz beş dakika güney enleminde yer alır; boylamı, Paris meridyenine göre altmış bir derece beş dakika batıdır. Bu boylam P. Feuillée'nin astronomik gözlemleriyle belirlenmiştir. Düzenli bir biçimde kurulmuş bu kent, nüfusunun – beyazlar, zenciler ve melezler – yirmi bini geçmediğine bakılırsa, olması gerekenden çok daha geniştir. Bu yaygınlığın nedeni evlerin biçimidir: Eğer manastırlar, kamu binaları ve beş altı özel konut ayrık tutulursa, bütün diğer yapılar çok alçaktır ve sadece zemin kattan ibarettir. Ayrıca her birinin geniş avluları ve hemen hepsinin bahçesi vardır. Hükümet binalarını içeren kale ırmağın kıyısındadır ve ana meydanın cephelerinden birini oluşturur. Onun karşısında Belediye Sarayı

bulunur. Katedral ve Piskoposluk da, her gün pazar kurulan bu meydana bakar.

Buenos Aires'te liman yoktur, hatta gemilerin yanaşmasını kolaylaştıracak bir iskele bile yoktur. Gemiler kente üç fersahtan fazla yaklaşamazlar. Oradan yüklerini uskunalara aktarırlar. Uskunalar *Rio Chuelo* adı verilen küçük bir çaya girer; yükler oradan at arabalarıyla çeyrek fersah uzaklıktaki kente taşınır. Kalafatlanması gereken ya da Buenos Aires'ten yük alacak gemilerse, bu kentin dokuz on fersah doğu-güneydoğusunda limana benzer bir yere, *Encenada de Baragan*'a giderler.

Buenos Aires'te, her iki cinsi de kabul eden çok sayıda dini cemaat vardır. Yıl boyunca tören alayları ve şenlik fişekleriyle kutlanan aziz yortuları birbirini izler. Dini törenler bir temaşa niteliğine bürünür. Keşişler, kentin önde gelen hanımlarını, Kutsal Bakire'nin ve [tarikat] kurucularının *kâhya*'sı tayin ederler. Bu görev onlara kiliseyi süsleme, heykeli giydirme ve tarikatın kisvelerini giyme hakkını verir. Aziz Fransuva ya da Aziz Domeniko kiliselerinde, her yaştan kadının, bu kurucu azizlerin giysileriyle ayinlere katılmasını izlemek, bir yabancı için oldukça ilginçtir.

Cizvitler, kadınların dini bağlılıklarını kutsama amacıyla, bu öncekilere kıyasla daha da zorlu bir yol gösteriyorlardı. *La Casa de los exercicios de las mugeres*, yani kadınlar için alıştırma evi adı verilen, manastırlarına bitişik bir evleri vardı. Kadınlar ve kızlar, kocalarının ya da ana-babalarının onayını almaksızın, burada on iki günlük bir inzivaya çekilirler ve böylece kutsanırlardı. Burada masrafları tarikat tarafından karşılanarak doyurulur ve barındırılırlardı. Bu kutsal mekâna hiçbir erkek, eğer Aziz İgnacio'nun kisvesini giymiyorsa, sokulmazdı; kadın hizmetçiler bile hanımlarına eşlik edemezdi. Burada uygulanan alıştırmalar, içe dönük düşünme, dua, din bilgileri, günah çıkarma ve kırbaçlanmaydı. Bize, kilisede, üzerinde hâlâ kan izleri bulunan duvarları gösterdiler ve kanların, bu Mecdellilerin[145] pişmanlık duyarak ellerine aldıkları kırbaçlardan saçıldığını anlattılar.

Bunun dışında, dinin gözünde bütün insanlar burada kardeş ve aynı renktedirler. Köleler için kutsal törenler yapılır, Domeniko tarikatı üyeleri onlar için bir zenci kolu kurmuşlardır. Kendi kiliseleri, kendi ayinleri, kendi yortuları ve oldukça düzgün cenaze törenleri vardır; bütün bunlara karşılık yapılan harcama, dini kabul etmiş her zenci için sadece dört realdir. Zenciler Palermolu Aziz Benuva ile Kutsal Bakire'yi koruyucu kabul

ederler; bunun nedeni belki de *Eski Ahit*'teki şu sözlerdir: *nigra sum, sed formosa filiae Jerusalem*.[146] Yortu günü iki kral seçerler, bunlardan biri İspanya kralını diğeri Portekiz kralını temsil eder; her kral bir de kraliçe seçer. Silahlı ve iyi giyimli iki ordu, kralların peşinde bir alay oluştururlar. Bu alay ıstavroz, bayraklar ve çalgılarla yürür. Şarkılar söylenir, dans edilir, iki alay arasında savaşırmış gibi yapılır ve dualar okunur. Yortu törenleri sabahtan akşama kadar devam eder ve seyretmesi oldukça keyiflidir.

Buenos Aires'in çevresi ekilidir. Kentte yaşayanların hemen hepsinin *quintas* adı verilen kır evleri vardır. Çevrelerinde, yaşam için gerekli bütün besinler bolca üretilir. Ya İspanya'dan getirilen ya da Buenos Aires'in iki yüz fersah uzağındaki Mendoza bağlarında yapılan şarap hariç. Ekili topraklar çok ilerilere gitmez; kentten sadece üç fersah kadar uzaklaşınca, uçsuz bucaksız kırlara varılır; buraları, orada yaşayan sayılamayacak kadar çok atlara ve öküzlere terk edilmiştir. Kırlarda ilerlerken işte tek tük kulübelere rastlanır; bu kulübeler o toprakları yaşanabilir kılmak için değil, daha çok o arazinin ve daha da önemlisi üzerindeki hayvanların kime ait olduğunu göstermek için inşa edilmiştir. Bu toprakları aşan yolcuların konaklayabileceği hiçbir yer yoktur, bu ülkede uzun yolculuklarda kullanılan arabaların içinde uyurlar. At sırtında yolculuk edenlerse, ki onlara kolayına gidenler denilir, çoğu zaman çayırların ortasında kamp kurarak geceyi açıkta geçirirler.

Ülkenin bütünü tekdüzedir, dağ yoktur, meyve ağaçları dışında ağaç bulunmaz. Oysa en güzel iklimde en uygun sıcaklıkta yer alıyor, eğer işlenebilseydi her türlü ürün bakımından yeryüzünün en varsıl ülkelerinden biri olurdu. Ekilen az miktarda buğday ve mısır, Fransa'da bizim en iyi topraklarımızın verdiğinden fazlasını verir. Doğanın bu çağrısına rağmen hemen her yer boştur; evlerin çevreleri de, en uzak topraklar da. Eğer tesadüfen toprağı işleyen bir iki kişiye rastlarsanız onlar da zenci kölelerdir. Ayrıca atlar ve hayvanlar o kadar çoktur ki, arabaları çeken öküzleri güdenler bile at üzerindedirler; yörenin sakinleri ya da yolcuları acıktıklarında bir sığır keserler, yiyebilecekleri kadarını alır, gerisini orta yerde bırakırlar, artanlar yaban köpeklere ve kaplanlara yem olur. Bu ülkedeki tek tehlikeli hayvan kaplandır.

Köpekler Avrupa'dan getirilmişlerdir; kırda kendilerini kolayca doyurabilmeleri nedeniyle yerleşim yerlerinden uzaklaşmışlar ve sonsuz

çoğalmışlardır. Eğer açlık onları zorlarsa, birlikte bir boğaya, hatta bir atlıya saldırmak üzere sık sık bir araya gelirler. Sadece ırmak kıyılarında bulunan ağaçlık yerler dışında kaplanlar çok sayıda değildir. Bu yörelerde yaşayanların kementten yararlanmaktaki becerisi bilinir; kaplanın boynuna kement geçirmekten korkmayan İspanyolların varlığı da şüphe götürmez. Kesin olan bir başka husus da aralarından birçoğunun bu tehlikeli hayvanlara yem olmalarıdır. Montevideo'da bir tür kedi-kaplan gördüm, oldukça uzun tüyleri kurşuni-beyazdı. Bacakları üzerinde pek alçaktır, ama boyu beş ayağa varabilir: tehlikeli ama çok nadirdir.

Buenos Aires'te ve Montevideo'da ahşap pahalıdır. Çevrede sadece, olsa olsa yakmaya yarayacak çalı çırpı niteliğinde ağaç bulunur. Evlerin yapı kafesleri, ırmakta seyreden teknelerin inşası ve onarımı için gerekli ahşap Paraguay'dan sallarla taşınır. Aslında yukarı bölgeden en büyük gemilerin inşası için elverişli ahşabı sağlamak kolay olurdu. Bunlar, en iyi ağaçların bulunduğu *Montegrande*'den, *Ybicui Irmağı* yoluyla sal biçiminde bağlanmış kütükler halinde Uruguay Irmağı'na indirilebilir; onun üzerindeki *Salto Chico*'dan da özel olarak bu amaçla inşa edilmiş teknelerle, Rio de la Plata üzerinde kurulacak tersanelere taşınabilirdi.

Amerika'nın, Rio de la Plata'nın kuzey ve güneyinde kalan bölgelerinde yaşayan Yerliler, İspanyolların *Indios bravos* adını verdikleri ırktandır. Orta boyludurlar, çirkindirler ve hemen hepsi uyuza yakalanmıştır. Renkleri çok koyudur, gövdelerini sürekli ovdukları yağlar onları daha da kara gösterir. İçine sarındıkları ve topuklarına kadar inen, karaca postlarından yapılmış bol bir harmani dışında giysileri yoktur. Post parçaları çok iyi terbiye edilmiş ve kürkü içe gelecek şekilde birleştirilmiştir; dışları da çeşitli renklere boyanmıştır. Reislerinin ayırıcı işareti, alınlarına sardıkları deri bir şerittir; taç biçiminde oyulmuş ve bakır levhalarla süslenmiştir. Silahları yay ve oktur; ayrıca ilmikli tuzak ve misket kullanırlar.[*3] Bu yerlilerin yaşamı at üstünde geçer, en azından İspanyol yerleşimlerinin yakınında, sürekli oturdukları evleri yoktur. Kimi zaman kadınlarıyla beraber, hayat-suyu satın almak için buraya gelirler ve sarhoşluktan sızıncaya kadar içmeyi sürdürürler. Kuvvetli içkilerden edinmek için silah, hayvan postları, at satarlar; her şeyi elden çıkarttıktan sonra da, yerleşim yerinin civarında rastladıkları ilk atları kapıp uzaklaşırlar. Kimi zaman iki üç yüz kişilik kuvvetler oluşturup, İspanyollara ait topraklardaki hayvanları kaçırır ya da yolcu kervanlarına saldırırlar. Yağmalarlar, katlederler ve tutsak alırlar. Bu

kötülüklere çare bulunmaz: onlara rastlamanın bile güç olduğu böylesine büyük ve işlenmemiş topraklarda, göçer bir kavim nasıl yola getirilebilir? Ayrıca bu Yerliler cesurdur, savaşçıdır; bir tek İspanyol'un bin Amerikalıyı kaçırttığı günler geride kalmıştır.

Irmağın kuzeyinde birkaç yıldan beri bir haydutlar çetesi oluşmuştur; bu çete, eğer hemen onları yok etme amacıyla gerekli tedbirler alınmazsa, İspanyollar için daha da tehlikeli olabilir. Adaletten kaçmış birkaç suçlu Maldonados'un kuzeyine çekilmişlerdi; bazı firariler de onlara katıldı. Sayıları yavaş yavaş arttı, yerlilerden kadın aldılar ve sadece yağmacılıkla hayatını sürdüren bir ırk başlattılar. İspanyol mülklerinden hayvan çalıp, onları Brezilya sınırına götürüyor ve orada Paulist'lere[*4] verip karşılığında silah ve giysi alıyorlardı. Ellerine düşen yolcuların vay haline. Bugün sayılarının 600'ü aştığı söyleniyor. İlk yerleştikleri noktayı terk edip, daha uzaklara, kuzeybatıya çekildiler.

La Plata Eyaleti'nin genel valisi, belirttiğimiz gibi, Buenos Aires'te oturur. Denizle ilgili olanlar dışında bütün konularda Peru kral naibine bağımlıdır; ama uzaklık nedeniyle bu bağımlılık fiilen yok gibidir. Sadece Potosi madenlerinden çıkarmak zorunda olduğu gümüş konusunda ona hesap verir. Bu gümüş artık, o yıl Potosi'de bir darphane kurulduğu için boynuzlu sikkeye[147] dönüşmeyecektir. Tucuman ve Paraguay özel yönetimlerinin başlıca kentleri *Santa-Fe*, *Corientes*, *Salto*, *Tujus*, *Cordoba*, *Mendoza* ve *Asuncion*'dur. Bu yönetimler ve ünlü Cizvit görev heyetleri de, La Plata genel valisine bağlıdır. Kısaca bu geniş eyalet, Amazon Irmağı'ndan Magellan Boğazı'na kadar, Cordilleralar'ın doğusundaki bütün İspanyol topraklarını kapsar. Aslında Buenos Aires'in güneyinde başka hiçbir yerleşim yeri yoktur; İspanyolları o yöreye gitmeye zorlayan sadece tuz gereksinimidir. Her yıl bu amaçla iki yüz arabalık bir kervan üç yüz adamla birlikte Buenos Aires'ten yola çıkar; yaklaşık kırk derece dolayında denize yakın göllerde kendiliğinden oluşan tuzu yükleyecektir. Evvelce İspanyollar tuzu uskunalarla San Julian Körfezi'nden getirirlerdi.

Paraguay'daki Cizvit görev heyetlerinden söz etmeyi, koşulların bizi Rio de la Plata'da yapmaya zorladığı ikinci yolculuğa bırakıyorum; o zaman, tanık olduğumuz Cizvitlerin sürülmesi olayını naklederken ayrıntılara girmenin sırası gelecek.

La Plata Eyaleti'nde ticaret, İspanyol Amerikası'nın en az zengin olanıdır; bu eyalet ne altın ne de gümüş üretir ve nüfusu da topraklarının barındırdığı o zenginlikleri çekip alacak kadar kalabalık değildir. Buenos Aires'te ticaret on yıl önce bugünkünden çok daha fazlaydı: *malların içerde dolaşımı* denen uygulama, yani Avrupa'dan gelen malların Buenos Aires topraklarından Peru ve Şili'ye karadan ulaştırılması yasaklandığından beri ticaret çok azalmıştır; öyle ki bu iki eyalet arasında ticareti yapılan mallar bugün sadece pamuk, katır ve *mate*[148] ya da Paraguay otudur. Lima tüccarlarının parası ve gücü, şimdi Buenos Aires tüccarlarının karşı çıktığı bu kararnamenin yayınlanmasına yol açmıştır. Bu konudaki dava Madrid'de sürmektedir, ne zaman ve ne yönde bir hükme varılacağı bilinmemektedir. Bununla birlikte Buenos Aires zengindir. Ben, sicilli bir geminin[149] oradan bir milyon kuruşla yola çıktığını gördüm; eğer bu memleketin bütün halkı ürettikleri derileri Avrupa'ya satabilselerdi, sadece bu ticaret bile onları refaha kavuştururdu. Son savaştan önce, ırmağın sol kıyısında neredeyse Buenos Aires'in tam karşısında Portekizlilerin sahip oldukları Colonia del Sacramento ile arasında çok kaçakçılık yapılırdı. Ama bu merkez, İspanyolların onu çevirdikleri yapılarla öylesine sıkıştırılmıştır ki, kaçakçılık yetkililerin göz yumması durumu dışında artık mümkün değildir. Orada yaşayan Portekizliler bütün ihtiyaçlarını deniz yoluyla Brezilya'dan sağlamaktadır. İspanyollar için Avrupa'da İngilizlere karşı Cebelitarık neyse, burada Portekizliler karşısında bu mevzi aynı şeydir.

Kırk yıl önce kurulmuş olan Montevideo kenti, ırmağın denize döküldüğü noktanın otuz fersah gerisinde, güney kıyısındadır ve bir yarımada üzerinde kuruludur; bu yarımada yaklaşık iki fersah derinliğinde ve ağzı bir fersah genişliğinde bir koyu, doğu rüzgârından korur. Koyun batı ucunda oldukça yüksek, tek başına bir dağ vardır. Bu dağ kentin yerini uzaktan belirlemeye yarar ve ona adını vermiştir. Kenti çevreleyen diğer topraklar çok düşük rakımlıdır. Ova tarafı bir kaleyle korunur. Deniz tarafını ve demirleme yerini koruyan birçok batarya vardır. Hatta bunlardan biri, koyun diplerinde, *Fransızlar Adası* denilen çok küçük bir adaya yerleştirilmiştir. Montevideo demirleme yeri, her ne kadar orada zaman zaman korkunç sağanaklarla gelen, *pamperos* adı verilen ani ve şiddetli güneybatı rüzgârı fırtınaları olsa da güvenlidir. Koyun hiçbir yeri çok derin değildir; çok yumuşak bir çamur dip üzerinde üç, dört, beş kulaç suda demir atılır. En büyük ticaret gemileri bazen bu çamur dibe oturur ve karinaları hiçbir zarar

görmeksizin kendilerine bir yatak oluştururlar; ama ince gemiler, orada kolayca bükülür ve parçalanırlar. Orada gelgit zamanı düzenli değildir: esen rüzgâra göre su alçalır ya da yükselir. O koyun doğu ucunun birkaç yüz metre açığında uzanan bir kayalar zincirine dikkat etmek gerekir; dalgalar orada kırılır. Yörenin insanları oraya *At Arabaları Burnu* adını verirler.

Montevideo'da, eyalet genel valisinin astı durumunda bulunan ayrı bir vali görev yapar. Bu kenti çevreleyen topraklar neredeyse hiç işlenmemiştir ve buralarda ne buğday ne de mısır üretilir. Gemiler için gerekli unu, peksimeti ve diğer gereksinimleri Buenos Aires'ten getirtmek gerekir. Gerek kentteki gerekse onun çevresindeki evlerin bahçelerinde hemen hiçbir sebze üretilmez; sadece kavun, kabak, incir, şeftali, elma ve çok miktarda ayva bulunur. Hayvanlar, ülkenin diğer yörelerinde olduğu kadar çoktur; bu da havasının güzelliğine eklenince, Montevideo'da konaklamayı mürettebat açısından çok yararlı hale getirir; sadece mürettebatın firarına karşı önlem almak gerekir. Karaya adımını atar atmaz gemicinin aklını çelen ilk düşünce, burada neredeyse hiç çalışmadan yaşandığı izlenimidir; bu da onu firara özendirir. Gerçekten, mutlu bir iklimde, işsiz güçsüz sakin günlerde yaşayıp gitmekle, denizcilik mesleğinde, sürekli çabalarla dolu bir yaşamın ağırlığı altında giderek çökmek ve yoksul bir yaşlılığın acılarını çabuklaştırmak arasında bir karşılaştırmaya nasıl direnebilirsiniz?

ÜÇÜNCÜ BAŞLIK

Montevideo'dan hareket, Malvinas Adaları'na kadar seyir, adaların İspanyollara teslimi, bu adaların tarihine ilişkin ayrıntılar.

28 Şubat 1767 günü iki İspanyol firkateyni ve hayvan yüklü bir tartanla[150] Montevideo'dan demir aldık. Don Ruis ve ben, ırmak[151] içinde onun öncülük etmesi, açık denize çıktıktan sonra da benim seyri yönetmem hususunda anlaşmıştık. Ama bir ayrılma olasılığını da göz önüne alarak, her firkateyne Malvinas Adaları'nı bilen deneyimli birer kılavuz vermiştim. Öğleden sonra demirlemek zorunda kaldık, çünkü sis ne anakarayı ne de Flores Adası'nı görmemize olanak veriyordu. Ertesi gün rüzgâr tersten esiyordu ama ben gene de hareket etmek niyetindeydim; bu ırmakta hayli güçlü olan akıntılar rüzgâra karşı voltaları kolaylaştırıyordu. Ama gün neredeyse kararmak üzereyken İspanyol komutandan hâlâ hiçbir işaret gelmemesi üzerine, ona, sis bir ara açıldığında Flores Adası'nı görebildiğimi, İngilizler Sığlığı'na fazla yakın demirlemiş bulunduğumu ve ertesi sabah rüzgâr yönü ne olursa olsun demir almak görüşünde olduğumu iletmek amacıyla bir subayımı gönderdim. Don Ruis'in yanıtı, alaylı kılavuzun kararına bağımlı olduğu, onunsa ancak elverişli ve istikrarlı bir rüzgâr altında yola çıkmak istediği yönündeydi. Bunun üzerine subayım benim adıma ona, sabah gün doğar doğmaz yelken açacağımı ve eğer gelgit ya da rüzgârın kuvveti, istemiyor olsam da ayrılmamıza yol açarsa, kendisini volta seyriyle ya da demirleyerek daha kuzeyde bekleyeceğimi bildirdi.

Tartan önceki gece hiç demirlememişti ve akşam vakti onu bir daha görmemek üzere gözden kaybettik. Üç hafta sonra, görevini tamamlamaksızın Montevideo'ya geri döndü. Gece fırtınalıydı, *pamperos* azgın biçimde esti ve demir taradık. Fundo ettiğimiz ikinci bir demir bizi tuttu. Gün doğunca İspanyol gemilerini gabya çubuklarıyla alt serenleri indirilmiş gördük; onlar bizden daha çok demir taramışlardı. Rüzgâr hâlâ ters ve şiddetliydi, deniz kabarmıştı; ancak saat dokuzda dört büyük yelkenle hareket edebildik. Öğle vakti, demirde kalmış İspanyolları gözden kaybetmiştik ve 3 Mart günü akşamında ırmaktan çıktık.

Malvinas Adaları'na geçişte kuzeybatıdan güneybatıya değişken rüzgârlar aldık; hemen her zaman fırtına vardı ve deniz çok dalgalıydı. Ayın 15 ve 16'sında bazı avaryalar nedeniyle yelken küçültmeye mecbur olduk. Kaldı ki direklerimiz çok özen gerektiriyordu, firkateynin iki yanındaki ağırlık eşit değildi ve kötü hava, onu daha dengeli hale getirecek yeni bir istiflemeye izin vermiyordu. Genel olarak ince ve uzun tekneler çok zorluklar çıkarır, yol alışları sık sık birçoğu sezilemeyen nedenlerle etkilenir; gerçek nedenleri ayırmak çok güçtür. Ancak deneyerek ve sınayarak çözülebilir, en mahirler bile yanılabilirler.[152] Derinliği ölçmeye başlayabildiğimiz 17'si öğleden sonradan başlayarak hep kalın bir sis altındaydık. Ayın 19'unda, her ne kadar benim hesaplarıma göre Sebaldes Adaları'nın[153] doğusunda olmamız gerekiyor idiyse de, görüş açıldığında kara göremeyince, Malvinas Adaları'nı geçmiş olmamızdan korktum ve batıya yönelmeyi seçtim; rüzgâr bu yörede pek ender rastlandığı biçimde bu kararımı destekliyordu. Yirmi-dört saat boyunca bu yönde çok yol aldım, Patagonya kıyılarında dibi bulunca mevkiimden emin oldum ve güvenle tekrar doğuya yöneldim. Nitekim ayın 21'inde öğleden sonra saat dörtte, kuzeydoğu kerte doğumuzda sekiz on fersah uzaklıkta Sebaldes Adaları'nı, kısa bir süre sonra da Malvinas Adaları'nı gördük. Kaldı ki eğer rüzgâra uyup Amerika kıyısına yönelsem ve sonra adaları enleme göre arasaydım, içine düştüğüm bu şaşkınlığı bertaraf edebilirdim.

Ayın 23'ü akşamı büyük körfeze girdik ve demirledik; ayın 24'ünde iki İspanyol firkateyni de aynı yerde demirledi. Malvinaslar'a gelişleri sırasında çok zorlanmışlardı. Ayın 16'sındaki fırtına onları pupadan esen rüzgârdan çıkmaya mecbur etmiş; komutanın gemisi zabitan helasını parçalayan, büyük kamaranın camlarını kıran ve geminin çok su almasına yol açan bir fırtına yemişti. Koloni için Montevideo'dan yüklenen hayvanların hemen tamamı fırtınada telef olmuştu. 25 Mart günü üç gemi de limana girdi ve palamar bağladılar.

1 Nisan günü, yerleşimimizi İspanyollara teslim ettim. İspanyol bayrağını çektiler, bayrak gündoğumunda ve batımında karadan ve gemilerden yirmi bir pare top atışıyla selamlandı. Henüz yeni kurulmakta olan bu kolonideki Fransızlara kralın bir mektubunu okumuştum. Bu mektupta Majesteleri, Katolik Kral'ın egemenliği altında kalmalarına izin veriyordu. Birkaç aile bu izinden yararlandılar, diğerleri İspanyol firkateynlerine bindiler ve 27'si sabahı Montevideo'ya hareket ettiler.[*5]

Bu adaların tarihine ilişkin bazı noktalara değinmem hoş görülsün.

Bana öyle geliyor ki, burayı ilk keşfeden ünlü Amerigo Vespucci'dir. O, Amerika'nın keşfi için çıktığı üçüncü yolculukta, 1502 yılında bu adaların kuzey kıyılarından geçmiştir. Gerçi bunun bir ada mı, yoksa kıtanın bir parçası mı olduğunu bilmiyordu; ama izlediği rotadan, vardığı enlemden, bu kıyılara ilişkin betimlemesinden, gördüğü kıyının Malvinas kıyıları olduğu sonucuna varmak kolaydır. Bundan daha temelsiz bir sav ileri sürmüş olmaksızın, Beauchesne Goüin'in[154] 1700 yılında Güney Denizi'nden dönüşünde, kendini Sebaldes Adaları'nda sanırken, Malvinaslar'ın doğu kıyısında demirlediğini belirtebilirim.

Beauchesne anlatısında, kendi adını verdiği adayı keşfettikten sonra Sebaldes Adaları'nın en doğuda olanının doğusunda demir attığını söyler. Önce belirtmek isterim ki Malvinas Adaları, Sebaldes Adaları'yla Beauchesne Adası arasında yer aldığına ve önemli bir büyüklüğe sahip olduğuna göre mutlaka Malvinas Adaları'nın kıyılarını görmüştür; hatta Sebaldes Adaları'nın doğusunda demirleyip de Malvinaslar'ı görmemek mümkün değildir. Zaten Beauchesne çok büyük tek bir ada görmüş, demirleme yerinden ayrıldıktan sonra ancak diğer iki ada karşısına çıkmıştır; rutubetli topraklarda, bataklıklar ve tatlı su gölleri ile kaplı ve kazlar, bağırtlaklar, ördekler ve su çulluklarıyla dolu bir arazide dolaşmıştır; hiç koruluğa rastlamamıştır. Bütün bunlar Malvinaslar'a pek uygun düşüyor. Buna karşılık Sebaldes Adaları dört küçük taşlık adadır; 1683'te Guillaume Dampierre orada boşuna su takviyesi yapmaya çalışmış ve uygun bir demirleme yeri bulamamıştır.

Ne olursa olsun, Malvinas Adaları günümüze kadar pek az tanınmıştır. Anlatıların çoğu onları bize ormanlarla kaplı olarak betimliyor. Kuzey kıyılarına yaklaşan ve oraya *Virginie d'Hawkins* adını veren ve oldukça iyi betimleyen Richard Hawkins, burada insanların yaşadığını kesinliyor ve ateş gördüğünü iddia ediyordu. Yüzyılın başında Saint-Malo'dan gelen *Saint-Louis* gemisi, güneydoğu kıyısında, gemiyi donatanın adına atfen *Anican Adaları* adı verilen birkaç küçük ada tarafından korunan, elverişsiz bir körfezde demirledi; ancak amacı sadece su almaktı ve keşfe girişmeden yoluna devam etti.

Bununla birlikte bu adaların, Güney Denizi'ne giden gemilere uğrak yeri ve güney topraklarının keşfi için bir çıkış limanı olması bütün ulusların

denizcilerini etkilemişti. 1763 yılının başlarında Fransa, bu adalarda bir yerleşim kurma kararı aldı. Bakanlığa, masrafları bana ait olmak üzere ve biri kardeşimin oğlu diğeri dayım olan Bay de Nerville ve Bay d'Arbolin'in yardımlarıyla bu işe girişmeyi önerdim; derhal, Saint-Malo'da, şu anda ikinci kaptanım olan Bay Duclos Guyot'nun gözetiminde, yirmi toplu *L'Aigle* ve on iki toplu *Le Sphinx* gemilerini inşa ettirmeye ve donatmaya giriştim ve böyle bir sefer için gereken her şeyi temin ettim. Gemilere birçok Akadyalı aileyi[155] bindirdim; bunlar çalışkan ve zeki insanlardır. Ayrıca, bu namuslu ve talihsiz yurttaşlar, şaşmaz bağlılıkları nedeniyle Fransa için çok değerlidirler.

15 Eylül 1763'te Saint-Malo'dan yelken açtım. Bay de Nerville benimle birlikte *L'Aigle* gemisindeydi. Biri Brezilya kıyılarındaki Santa-Catarina Adası'nda, diğeri çok sayıda at ve boynuzlu hayvan yüklediğimiz Montevideo'da iki uğraktan sonra, 31 Ocak 1764'te Sebaldes Adaları'na vardık. Malvinas kıyılarının kuzeybatı ucuyla Sebaldes Adaları arasında kalan çok geniş bir girintiye doğru gittim; ama orada elverişli bir demirleme yeri bulamayınca kuzey kıyısını izledim ve 3 Şubat günü adaların doğu ucuna vardığımda, orada, bir ilk yerleşim için bana uygun görünen bir körfeze girdim.

Hawkins'de, Wood Roger'de ve başkalarında bu adaların ormanlarla kaplı olduğu izlenimine yol açan aynı yanılsama benim yol arkadaşlarım üzerinde de etkili oldu. Karaya çıkınca şaşırarak gördük ki, kıyı boyunca yol alırken bizim orman sandığımız, meğerse oldukça boylu ve birbirlerine pek yakın sazlıklardan ibaretmiş. Gövde kuruyunca yaklaşık iki metre yüksekliğe kadar ölü ot rengini alıyor ve onun üzerinde güzel yeşil renkte bir demet yeni sürgün yükseliyor; öyle ki uzaktan bakıldığında bütün saplar bir arada, orta yükseklikte bir orman görünümü veriyor. Bu sazlar sadece deniz kenarında ve küçük adalarda yetişiyor; büyük karanın dağlarının bazı yerleri bütünüyle fundalıklarla kaplı, bunlar uzaktan bakıldığında koruluk sanılıyor.

Hemen düzenlediğim ve kendi giriştiğim birçok açınsama yürüyüşü bize ne herhangi türde bir orman ne de o zamana kadar bu topraklara uğramış olabilecek herhangi bir gemiden bir iz keşfettirdi. Sadece bol miktarda, hem ısınmada hem de demir ocaklarında odunun yerine geçebilecek nitelikte çok iyi bir turba buldum. Her yerinde suyu pek güzel küçük ırmakların aktığı

uçsuz bucaksız ovalarda dolaştım. Doğa, insanların varlığını sürdürebilmesi için yalnızca balıkçılık ve hem kara hem de deniz av hayvanlarından başka bir şey vermiyordu. Aslında av çok boldu ve kolaydı. Oraya vardığımızda, o zamana kadar adanın tek sakini hayvanların bize korkusuzca yaklaşmalarını ve bilinmeyen bir nesneyle karşılaşmanın yarattığı merakla yapılan hareketler dışında bir davranışta bulunmamalarını izlemek çok garipti. Kuşları elle yakalamak mümkün oluyordu, bazıları duran insanlara konuyorlardı; insanoğlunun, zavallı hayvanların onda, kendi kanlarıyla beslenen yırtıcı karakteri içgüdüsel olarak tanımasına olanak verecek bir işaret taşımadığı ne kadar doğru. Bu güven çok sürmedi: kısa sürede en acımasız düşmanlarından çekinmeyi öğrendiler.

17 Mart'ta,[156] körfezin sonundan bir fersah beride, kuzey kıyısında, körfeze çok dar bir boğazla bağlı bir limanın kıyısında yeni koloninin yerini belirledim. Başlangıçta bu koloni yirmi dokuz kişiden oluşuyordu, bunlardan beşi kadın üçü de çocuktu. Onlara hemen sazlarla kaplı kulübeler ve iki yıl için bırakacağım erzak, giysi ve her türlü malzemeyi alacak büyüklükte bir depo inşa etmeye giriştik. Bu çalışmalar gemiciler tarafından gerçekleştirildi; her iki geminin kurmayları da, on dört parça top yerleştirilebilecek büyüklükte bir küçük tabyayı kerpiç ve sazlarla inşa etmeye koyuldu. Bu işliğin başında çalışıyordum ve olağanüstü koşulların insanları nasıl coşturduğunu ve güçlerine güç kattığını hayranlıkla izledim. Bu zorlu çalışmaların sürdüğü on beş gün boyunca, bu subayların gayreti bir an bile azalmadı; çalışma şafakla başlıyor, ancak gece olunca duruyordu. Tabya oldukça sağlam biçimde inşa edildi, toplar batarya halinde yerleştirildi ve bu küçük kalenin ortasına yirmi ayak yüksekliğinde bir taş anıt diktik.[157] Kralın portresi dikilitaşın bir cephesini süslüyordu; temeline de birkaç sikke ile birlikte, bir yüzünde girişimin tarihi, öteki yüzünde kralın kabartma portresi ile *Tibi serviat ultima Thule*[158]. yazısı kazınmış bir madalyon gömüldü.

Bu madalyonun üzerindeki yazıt şöyleydi:

SEFER KOMUTANI PİYADE
ALBAYI VE DENİZ ALBAYI LOUIS
ANTOINE DE BOUGAINVILLE İLE
ONUN ELİYLE DONATILAN L'AIGLE
FİRKATEYNİNİN KAPTANI YÜZBAŞI P. DUCLOS
GUYOT VE SFHINX KORVETİ KAPTANI YÜZBAŞI
F. CHENARD DE LA GIRAUDAIS İLE PİYADE
YÜZBAŞI G. DE NERVILLE VE FRANSA POSTALARINDA
YÖNETİCİ P. D'ARBOULIN TARAFINDAN 51 DERECE 30 DAKİKA
GÜNEY ENLEMİNDE VE PARİS MERİDYENİNE GÖRE 60 DERECE
50 DAKİKA BATI BOYLAMINDA MALVINAS ADALARI
YERLEŞİMİNİN KURULMASI: BİR KALE İLE SEFERE KATILAN
ORDULARVEKARARGÂHLARCOĞRAFYACIMÜHENDİSİ
L'HULLIER'NİN ÇİZİMLERİNE GÖRE, MAJESTELERİ
XV. LOUIS'NİN MADALYONUYLA SÜSLENMİŞ BİR
DİKİLİTAŞIN İNŞASI; E. DE CHOISEUL'ÜN
BAKANLIK DÖNEMİ ŞUBAT 1764

Bu metnin başına da şu sözler yazılmıştı: CONAMUR TENUES GRANDIA[159]

Yerleşenleri cesaretlendirmek ve kendilerine sonrası için vaat ettiğim yardımlar konusunda güvence vermek amacıyla Bay de Nerville, onların başında kalmayı ve yeryüzünün güney yarımküresinde o tarihte bu kadar güneyde tek olan, dünyanın bir ucundaki bu güçsüz yerleşimin zorluklarını paylaşmayı kabul etti. 5 Nisan 1764 tarihinde kral adına adalara törenle el koydum ve ayın 8'inde Fransa'ya doğru yelken açtım.

5 Ocak 1765'te koloniyi tekrar gördüm; onları sağlıklı ve hoşnut buldum. Kendilerine getirdiğim yardım malzemelerini boşalttıktan sonra, yapı ahşabı, kazıklar ve ağaç fidanları temin etmek üzere Magellan Boğazı'na gittim ve koloninin sürekliliği için zorunlu seferleri başlattım. İşte orada Komodor Byron'un gemilerine rastladım. Kendisi Malvinas Adaları'nı ilk defa açınsadıktan sonra,[160] Güney Denizi'ne açılmak üzere boğazı geçmekteydi. İzleyen 27 Nisan tarihinde Malvinaslar'dan ayrılırken, koloni kurmaylar dahil seksen kişiden oluşuyordu.[161]

1765 yılında *L'Aigle*'i tekrar Malvinaslar'a gönderdik; kral yük gemilerinden birini, *L'Étoile*'i onun yanına kattı. Bu iki gemi taşıdıkları malzemeyi ve yeni yerleşecek insanları bıraktıktan sonra, koloni için odun getirmek üzere birlikte Magellan Boğazı'na gitti. Artık yerleşim bir şekil

almaya başlamıştı. Komutan ve idare amiri taştan inşa edilmiş elverişli evlerde kalıyorlardı. Diğer sakinler duvarları kerpiç evlerde yaşıyorlardı. Hem ortak mallar hem de kişisel ihtiyaçlar için üç ambar vardı. Magellan Boğazı'ndan taşınan ağaç, bu yapıların ahşap kafesleri ile kıyıları keşfetmeye yarayacak iki uskunanın yapımında kullanılmıştı. *L'Aigle* bu son yolculuğundan Fransa'ya dönerken denizkurdu yağı ve orada tabaklanmış denizkurdu postu yüklemişti. Ayrıca başarı umudu yitirilmeden çeşitli tarım denemeleri de yapılmıştı; Avrupa'dan getirilen tohumların büyük bölümü yöreye kolayca uyum sağlamıştı; hayvanların çoğaldığı kesindi ve halkın sayısı da o tarihte yaklaşık yüz elliye ulaşmıştı.

Bununla birlikte, daha önce de belirttiğimiz gibi Komodor Byron 1765 yılı Ocak ayında Malvinas Adaları'nı açınsamaya gelmişti. Bizim yerleşimimizin batısında, bizim tarafımızdan daha önce *Port de la Croisade*[162] adı verilmiş olan bir doğal limana demirlemiş ve hiç kimseyi oraya bırakmamakla birlikte, İngiliz tahtı adına bu adalara el koymuştu. *Port Egmont* adını verdikleri Port de la Croisade'a İngilizler ancak 1766 yılında yerleşmek üzere bir koloni gönderdiler. Aynı yılın Aralık ayı başında *Jason* firkateyninin komutanı yüzbaşı Macbride bizim yerleşimimize uğradı. Bu toprakların Büyük Britanya Kralı'na ait olduğunu iddia etti, eğer bunu reddetmekte ısrar edersek saldırma tehdidi savurdu; komutana bir ziyarette bulundu ve aynı gün yelken açtı.

İspanyollara teslim ettiğimiz sırada Malvinas Adaları'nın durumu işte buydu. İspanyolların temel hakları, böylece, bizim ilk iskân eden oluşumuzdan kaynaklanan haklarla doğrulanıyordu. Bu adalardaki üretime, var olan hayvanlara ilişkin bilgiler, Bay de Nerville'in orada geçirdiği üç yılın olanak sağladığı gözlemlerin sonucudur ve bunlar bir sonraki başlığın konusunu oluşturacaktır. Bay de Commerçon hiçbir zaman Malvinas Adaları'nda bulunmadığından ve oranın doğa bilgisi bazı açılardan çok yararlı olduğundan ben bu ayrıntılara girmeyi gerekli gördüm.[*6]

DÖRDÜNCÜ BAŞLIK

Malvinas Adaları'na ilişkin doğabilimsel ayrıntılar.

Yeni iskân edilmiş her ülke, doğabilim çalışmalarına pek az yakınlık duyanlar için bile, mutlaka ilginç unsurlar sergiler; bu kişilerin gözlemleri her ne kadar bir yetkeden kaynaklanıyor olmasa da, en azından doğa dizgesi konusunda bilgilerini derinleştirmek isteyenlerin merakını bir ölçüde giderebilir.

Bu adalara ilk ayak bastığımızda çekici hiçbir şeye takılmadı gözlerimiz; girdiğimiz koyun güzelliği dışında görünüşte verimsiz bu topraklarda bizleri neyin tutabileceğini pek bilmiyorduk. Çıplak dağlarla sınırlanmış bir ufuk, denizin içlerine uzandığı ve sanki üzerlerinde egemenlik kurmak istediği topraklar, kimse yaşamadığı için cansız kırlar, ilk yerleşenlerden olmayı göze alanlara güven verecek ağaçların yokluğu, kimi zaman deniz canavarlarının çığlıklarıyla kesilen derin bir sessizlik, her yerde hüzün verici birörneklik; işte sadece cesaret kırıcı ve böylesine yabanıl bir yörede doğanın, insanoğlunun çabalarını reddedeceğini sanki ilan eden unsurlar. Gene de zaman ve deneyim, bize çaba ve güvenin sonuçsuz kalmayacağını öğretmiştir. Dağlarla korunmuş büyük körfezler, dağlardan kaynaklanan dereler ve çağlayanlar, kalabalık sürüleri besleyebilecek bol otla kaplı çayırlar; toprakların sahipliği konusunda hiçbir anlaşmazlık yok; yırtıcılığı, zehiri ya da rahatsız ediciliği nedeniyle korkulacak hayvanlar yok; onların yerine en yararlılarından çok sayıda hem karada hem denizde yaşayan hayvanlar; odun eksikliğini giderecek bir yakacak maddesi; denizcilere musallat olan hastalıklardan korunmada yararı kanıtlanmış bitkiler; bizatihi bolluğun bir zehir haline geldiği, ısının ise insanı hiçbir şey yapmamaya ittiği o büyüleyici yörelere kıyasla çok daha sağlam ve sağlıklı insanlar yetiştirmeyi mümkün kılan bir iklim ve değişmeyen ısı; işte orada doğanın bize sunduğu zenginlikler bunlardı. Bunlar ilk görünümün verdiği izlenimi sildi ve girişimin doğruluğunu gösterdi.

Şu da eklenebilir: İngilizler, *Egmont Limanı*'nı anlatırken, "yakın çevrenin elverişli bir yerleşim için gereken her şeye sahip olduğunu" söylemekte duraksamamışlardır. Onların doğabilime yatkınlıkları, hiç şüphe yok ki

kendilerini bu ifadeyi doğrulayacak araştırmaları yapmaya ve sonuçlarını yayınlamaya götürecektir.

Malvinas Adaları elli bir ve elli iki buçuk derece güney enlemleri ile Paris meridyenine göre altmış bir buçuk ve altmış beş buçuk derece batı boylamları arasında yer almaktadır; *Amerika* ya da *Patagonların Kıyıları*'ndan ve Magellan Boğazı'nın girişinden yaklaşık seksen doksan fersah kadar uzaklıktadır.

Bu adalara ilişkin olarak sunduğumuz harita, şüphesiz gereken coğrafi kesinlikten uzaktır. Böyle bir harita uzun yıllar sürecek bir çalışmayla ancak gerçekleştirilebilir. Ama gene de bu taslak, adaların doğudan batıya ve kuzeyden güneye büyüklüğü, gemilerimizin geçtiği kıyıların doğrultusu, büyük körfezlerin konumu ve karanın içine uzanışı nihayet başlıca dağların yönleri konusunda bilgiler verebilir.

Bizim gördüğümüz demirleme yerleri hem geniş hem de korunaklıdır; sağlam bir dip, dalgaların öfkesini engelleyecek biçimde iyi konumda adalar, buraları güvenli ve savunması kolay yerler haline getirir; ayrıca en küçük teknelerin alınabileceği küçük koylar da vardır. Dereler, en büyük seferler için bile, tatlı su yüklemesini kolaylaştıracak biçimde kıyıya ulaşır.

Çevreleyen denizin bütün devinimlerine bağlı olan gelgit, hiçbir zaman belirli anlarda gerçekleşmemiş ve onu hesaplamak mümkün olmamıştır. Sadece, tam yükselme sırasında, süreçte üç kesikliğin meydana geldiği saptanmıştır; denizciler bu kesikliklere *varvodes* adını verirler. O sırada deniz bir çeyrek saatten kısa bir süre içinde, özellikle gündönümü, gün-tün eşitliği ve dolunay sırasında sanki sarsılıyormuşçasına üç kez alçalır ve yükselir.

Rüzgârlar genellikle değişkendir, ama çoğunlukla kuzeyden güneye kadar batı yönünden esenler egemendir; aksi yöndekiler enderdir. Kışın kuzeyden batıya estiklerinde sis ve yağış getirirler; batıdan güneye esenler kırç, kar ve dolu yüklüdür. Güneyden kuzeye kadar doğu yönünden esen rüzgârlar daha az sis yaratır, ama yazın egemen olan ve güneybatıdan kuzeybatıya kadar batıdan esen bütün rüzgârlar kadar olmasa da şiddetlidirler. Bu sonuncular, batı rüzgârları, ancak Güneş ufuktan göründüğünde esmeye başlar ve o yükseldikçe rüzgârın şiddeti artar. Güneş meridyeni geçerken rüzgâr en yüksek gücüne ulaşır ve sonra dağların arkasına saklandığında onunla

beraber düşer. Güneş'in deviniminin rüzgârlara dayattığı kuraldan bağımsız olarak, bunlar gelgitin de etkisi altındadırlar. Gelgit onların gücünü yükseltir, kimi zaman yönlerini değiştirir. Yıl boyunca bütün geceler ama özellikle de yaz geceleri sakin ve yıldızlıdır, güneybatı rüzgârlarının kışın getirdiği karlar çok değildir; kar, dağların tepelerinde iki ay kadar, alçak arazinin üstündeyse en çok bir iki gün kalır. Dereler hiç donmaz, buz tutan göller ve bataklıkların üzerinde hiçbir zaman yirmi dört saatten uzun bir zaman yürünemez. İlkyazda ve güzde kırağı bitkileri hiç yakmaz ve günün doğmasıyla birlikte çiye dönüşür. Yazın şimşek enderdir; biz orada ne çok büyük soğuklar, ne çok büyük sıcaklar yaşıyorduk ve mevsimler arasındaki farklılıklar bize neredeyse fark edilmez gibi geldi. Böyle bir iklimde insan karakterinin taşkınlığa yönelmesi imkânsız gibidir, bu nedenle bütün bireylerin kuvvetli ve sağlıklı olmaları doğaldır; orada kalınan üç yıl içinde bu kanıtlanmıştır.

Malvinas Adaları'nda sularının sağlığa yararlı oluşunun nedeni suda pek az mineral bulunmasıdır; sular her yerde pek elverişli biçimde bulunur, tehlikeli hiçbir bitki akarsu yataklarını kirletmez. Yatakların dibi genellikle çakıllı ya da kumdur; kimi zaman da, aslında suya hafifçe sarımtırak bir renk veren ama ne niteliğini ne de hafifliğini bozan turbalıktır.

Ovaların her yerinde toprağın derinliği, sabanla işlemek için gerekenden fazladır; toprak bir ayak derinliğe kadar ot kökleriyle o kadar iç içedir ki, tarıma başlamadan önce bu katmanı kaldırmak, kurutmak ve yakmak için parçalamak gerekir. Bu uygulamaların toprakları iyileştirmek için faydalı olduğu bilinir; biz de bunu yaptık. Birinci katmanın altında, derinliği hiçbir zaman sekiz on parmaktan az olmayan ve çoğu yerde daha da derin, kara bir toprak vardır; onun altındaysa belirlenemeyen derinliklere kadar inen elementlerden yana zengin sarı toprak bulunur. Tabanda kayağantaş ve kaya yatakları vardır; onların arasında kireç taşına hiç rastlamadık, asitle yaptığımız incelemeler bunu kanıtladı. Hatta öyle görünüyor ki bu topraklarda bu tür taş hiç yok; kireç arama amacıyla dağların zirvelerine kadar uzanan geziler sırasında, kıvılcımlar saçan ve hatta kükürtlü bir kokunun yanı sıra fosforlu bir ışık yayan bir tür kuvars ve ufalanmayan bir kumtaşı dışında bir şey bulamadık. Ama inşaat için taş eksik değildir; kıyıların büyük bölümü bu taşlardan oluşuyor. Yatay katmanlar halinde bulunan çok sert ve ince pütürlü bir taşın yanı sıra, az ya da çok eğik katmanlar biçiminde kayağantaş ve bir de talk parçacıkları içeren bir taş

türü bulunuyor. Ayrıca yapraklar halinde parçalanan bir başka taş daha var; bunun içinde, bu denizlerde bilinmedik bir türde kabuklu fosili izlerine rastlanıyor; onunla aletler için bileyitaşı üretiyorduk. Toprağın altından çıkarılan taş sarımtırak ve henüz sertleşmemiş oluyordu ve bir bıçakla bile yontulabilirdi, ama daha sonra havayla temas edince sertleşiyordu. Burada, çanak-çömlek ve kiremit yapımı için uygun toprak, kil ve kum kolayca bulunuyor.

Genelde kil katmanlarının üzerinde rastlanılan turbalıklar, arazide epeyce içerlere kadar yayılmıştır. Nereden yola çıkılırsa çıkılsın, bir fersah gitmeden mutlaka önemli turba alanlarına varılır. Bunlar, kimi cephelerindeki kırılmalardan kolayca fark edilirler. Turbalar, su tutan yerlerdeki kök kalıntılarından ve otlardan devamlı oluşur. Bu gibi yerler sivri sazlıklardan bellidir. Bizim yerleştiğimiz yere bitişik bir körfezden getirilen ve on iki ayaktan daha yüksek bir yüzeyi rüzgâr alan şu turba, orada yeterli ölçüde kurumuş oluyordu. Kullanılan turba buydu; kokusu hiç rahatsız edici olmadığı gibi, ateşi de cansız değildi ve kömürü, yeraltından çıkarılan kömürden daha etkindi; çünkü üfleyerek, bir çırayla yakıyormuşçasına kolayca alev almasını sağlamak mümkündü; büyük parçaların birbirine kaynaklanması dışında bütün demircilik işlerine yetiyordu.

Bütün deniz kenarları ve iç adaların kıyıları, yanlış yere *glayöl* diye adlandırılan bir tür otla kaplıydı; bu aslında bir tür buğdaygildir. Çok güzel bir yeşil rengi vardır ve boyu altı ayaktan fazladır. Bunlarla kaplı alanlar denizaslanlarının ve denizkurtlarının saklandıkları yerlerdir; yolculuklarımız sırasında, onlara olduğu gibi bize de barınak olmuştur. Bir çırpıda yerleşiliyordu. Bükülen ve biraraya getirilen sapları bir dam, kuru samanları da oldukça iyi bir döşek oluşturuyordu. Biz evlerimizin çatısını da bu bitkiyle örttük; sapları şekerlidir, besleyicidir ve hayvanlar diğer bütün yemlerden çok bunu sever.

Bu boylu otun dışında, fundalar, çalılar ve zamkağacı kırlarda göze çarpan başlıca bitkilerdir. Geri kalan alanlar, çok sulak yerler daha yoğun ve daha yeşil olmak üzere cılız otlarla kaplıdır. Çalılar ısınmakta çok işimize yaradı; onları ve fundaları fırınlarda kullandık; fundaların kırmızı meyveleri, mevsiminde birçok av hayvanını çekiyordu.

Avrupa'da bilinmeyen bir yeni bitki olan zamkağacı daha etraflı bir betimlemeyi hak ediyor. Bir elma yeşilliğinde ve hiçbir yanı bitkiye benzemiyor; daha çok toprakta bir çıkıntı ya da toprağın üzerinde yeşil renkte bir tümsek sanılabilir; ne gövdesi ne dalları ne de yaprakları görünüyor. Dışbükey yüzeyinin dokusu öylesine sıkıştırılmış ki, yırtmadan arasına hiçbir şey sokmak mümkün değil. İlk yaptığımız onun üzerine oturmak ya da çıkmak olmuştur; yüksekliği bir buçuk ayaktan azdır. Bir taşın üzerine basarmış gibi, güvenli biçimde, içine batmadan bizi taşıyordu; genişliği yüksekliği ile orantısız ölçüdedir, daha boylu olmaksızın çapı altı ayak olanları vardır. Sadece küçük olanlarının çevresi düzgündür ve sanki bir yarım küre biçimindedirler; ama büyüdüklerinde hiçbir düzenlilik göstermeyen çıkıntılar ve çukurluklar oluşur. Yüzeylerinin birçok noktasında, bir bezelye büyüklüğünde damlalar halinde, ilkin *zamk* denilen yapışkan ve sarımtırak bir madde görülür; ancak bu madde ispirto içinde erimediğinden daha sonra reçine olduğuna karar verildi. Kokusu serttir, oldukça rayihalıdır ve terebentine yakındır. Bu bitkinin içini görmek amacıyla tam ortasından kesip yere yatırdık. Kesince gördük ki bir sap üzerinden çıkan sonsuz sayıda eş merkezli sürgün var, bu sürgünlerden her biri sanki ortak bir eksen üzerinde birbirleri içine geçmiş gibi yıldız biçimli yapraklardan oluşuyor. Bu sürgünler yerin üzerinde az bir yüksekliğe kadar beyaz, ardından hava onları yeşertiyor; sürgünler kırıldıklarında bol ve sütsü bir özsu çıkıyor; sütleğeninkinden[163] daha koyu bir özsu. Bitkinin sap ve köklerinde bu özsu bolca bulunuyor; kökler yatay olarak uzanıyor ve ilerde bir yerlerde tekrar sürgün veriyor, öyle ki hiçbir birey tek başına değil. Tepelerin yamaçlarını sever görünüyor; ama ne yöne baktığı pek önemli değil. Çiçeklerini ve tohumlarını Avrupa'ya götürememiş olmamız nedeniyle ancak üçüncü yılda bunları incelemeye girişebildik; çiçekleri de tohumları da çok küçüktür. Sonunda bu garip ve yeni bitkiye sahip olabilme gayretiyle birkaç tohum getirdik. Bu bitki tıpta yararlı olabilir; tayfalardan birçoğu küçük yaralarını iyileştirmekte onun reçinesinden başarıyla yararlandılar. Belirtilmesi gereken bir nokta da şu: bu bitki böylece altüst edildiğinde, sadece havanın temasıyla ve yağmurun yıkamasıyla reçinesini yitiriyor. Bunu, reçinenin sadece ispirto içinde erimesiyle nasıl bir araya getirebilirsiniz? O durumda hayrete düşüren bir hafifliktedir ve saman gibi yanar.

Bu harikulade bitkiden sonra, faydası kanıtlanmış bir başkasına daha rastladık. Bu bitki küçük bir çalı görünümündedir, kimi zaman kıyı boyunca ve otların arasından yükselir. Hoşluk olsun diye tadına baktık ve onda bir *sapinet*[164] tadı bulduk; bu da bize ondan bira üretmeyi deneme fikrini verdi. Buraya gelirken yanımızda bir miktar melâs ve tahıl getirmiştik; izlediğimiz yol umutlarımızın ötesinde başarılı oldu ve halk, bitkinin iskorbüte iyi geldiği konusunda bilgilendirilince, artık ondan hiç mahrum kalmadı. Denizden gelen hastalara yaptırılan banyolarda özellikle kullanıldı. Açık yeşil yaprakları küçük ve kenarları dişlidir. Parmaklarınızın arasına alıp ufaladığınızda biraz yapışkan ve güzel kokulu bir una dönüşüyor.

Bu bitkinin yanı sıra çok bol bulunan bir tür kereviz ya da yaban maydanozu, bir miktar kuzukulağı, tereotu ve dalgalı yapraklı geyikdili iskorbüte karşı gereken her şeyi sağlıyordu.

Sonbaharın bize sunduğu sadece böğürtlene hayli benzeyen bilinmedik bir meyve ile bezelye büyüklüğünde ve Kuzey Amerika'da bulunana benzerliğinden ötürü *lucet* adı verilen küçük yemişti. Fundalarınkiler ise sadece meyvelerin hep en kötülerini yiyen çocuklar ve kuşlarca tüketiliyordu. Bizim böğürtlen dediğimizin bitkisi tırmanıcıdır; yaprakları gürgene benzer, dalları uzanır gider ve çilek fidanı gibi ürer. *Lucet* de tırmanıcıdır, meyveleri tamamen pürüzsüz, yuvarlak ve mersin çalısı renginde küçük yapraklarla süslü dalları boyunca sıralanmıştır. Bu meyveler beyazdır, güneşe bakan yüzleri ise kızarır, rayihalı bir lezzeti ve portakal çiçeği kokusu vardır. Yaprakları da öyledir, onları demledikten sonra biraz süt katarak içmek pek hoş olmuştur. Bu bitki otların arasına saklanır ve nemli ortamları sever, göllerin çevrelerinde çok bol miktarda bulunur.

İnceleme gereksinimini duymadığımız çok sayıda başka bitkiler arasında biri hariç hepsi kokusuz birçok çiçek de vardı; kokulu olan tek çiçek beyazdı ve sümbülteber gibi kokuyordu. Bir de ayrıca fulya sarısı renginde gerçek bir menekşe bulduk. Ama dikkat çeken nokta, bir tane bile soğanlı bitkiye rastlamamış olmamızdır. Bir başka gariplik de yerleşilen adanın güney tarafında, onu doğudan batıya, boydan boya ikiye bölen bir dağ sırasının ötesinde nerdeyse hiçbir zamkağacının bulunmamasıdır; onun yerine çok sayıda aynı biçimde ama farklı yeşil renkte ve daha cılız, reçine üretmeyen ve mevsiminde güzel çiçeklerle örtünen bir başka bitki bulduk.

Kökü daha kolay sökülen bu bitki de, diğeri gibi aynı saptan çıkan ve toprağın yüzeyine ulaşan çok sayıda sürgünden oluşuyor. Dağlarda dolaşırken, doruklarının biraz altında büyük bir tür geyikdili ya da *cétérach*[165] gördük. Bunun yaprakları dalgalı değil, kılıç biçimindeydi. Bitkinin gövdesinden, baldırıkarada olduğu gibi, altlarında tohumlarını taşıyan iki ana sap yükseliyordu. Ayrıca taşların üzerinde de çok miktarda, sanki hem taşa hem bitkiye benzeyen, kolayca ufalanan bir bitki gördük; bunların liken olabileceğini düşündük, ama boya üretmekte bir yarar sağlayıp sağlayamayacaklarını denemeyi sonraya bıraktık.

Deniz bitkilerine gelince, bunlar yararlı olmaktan çok zorluk yaratıyorlardı. Demirleme yerinde deniz hemen tamamıyla, özellikle kıyıların yakınlarında yosunlarla kaplıdır ve filikalar kıyıya yaklaşmada zorlanırlar; bunların tek yararı deniz olduğunda dalgaları bastırmaktır. Bunlardan toprakları gübrelemekte yararlanabilmeyi umuyorduk. Gelgit ve dalgalar bize çok çeşitli ve en güzel mercan renklerinde yosunlar taşıyordu. Bunlar ve yanı sıra sünger ve kabuklular, meraklılarının çalışma odalarında yerlerini aldılar. Süngerlerin hepsi bitki görünümündeler, öyle çok çeşitli biçimlerde dallanıyorlar ki, bunların deniz böceklerinin eseri olduğuna inanmak güç. Ayrıca dokuları öylesine sıkı ve lifleri öylesine ince ki, hayvanların onların içine nasıl yerleşebildiklerini anlamak kolay değil.

Malvinas kıyıları, çalışma odalarına birçok yeni kabuklu örneği sunmuştur. Bunlardan en değerlisi, *terebratula'*dır. Bu ikiçenetlilerin üç türü olduğu bilinir; onlardan çizikli olanlar, söylenenlere bakılırsa şimdiye kadar ancak fosil halinde görülebilmiştir. Bu durum, deniz seviyesinin çok üstündeki yükseklerde ele geçmiş fosillerin, doğanın ve tesadüflerin oyunu olmayıp, bulundukları yerlerin evvelce, karaların henüz sular altında olduğu dönemlerde, onların yaşam alanları olduğu savını doğrulayacak bir kanıt işlevi görebilir. Bu çok yaygın kabuklunun yanı sıra güzel renkleriyle değer kazanan koni kabuklu denizsalyangozları; kabuğu yaprak yaprak ve zırhlı denizkülahları [*buccins*], düz ya da çizikli büyük midyeler ve sedeflerin en güzelleri ve başka kabuklular bulunmuştur.

Bu adalarda yalnızca tek bir tür dörtayaklı görülmüştür. Biraz tilkiye biraz kurda benzer. Kuşlar sayılamayacak kadar çoktur ve hem karada hem de denizde yaşarlar. Denizaslanları ve kulaklı foklar iki yaşayışlıdır.[166] Bütün kıyılarda, birçoğu pek az bilinen pek çok balık bulunur. Balinalar açık

denizlerde yaşar; kimileri zaman zaman körfezlerin sonunda karaya vurur; oralarda onların kalıntılarına rastlanır. Karaların hayli içlerinde, dalgaların öfkesinin onları taşıyamayacağı kadar içerlerde rastlanılan başka büyük kemik yığınları, ya denizin alçaldığını ya da karaların yükseldiğini kanıtlar.

Yeraltında yuva kazdığı ve kuyruğu da kurdunkinden daha uzun ve daha tüylü olduğu için kurt-tilki adı verilen hayvan, kıyılardaki kumullarda yaşar. Kuşların peşinden gider ve yolunu çok zekice saptar, bir körfezden diğerine her zaman en kısa yoldan ulaşır. Karaya ilk ayak bastığımızda, bu izleklerin oranın yerlilerince oluşturulmuş patikalar olduğundan kuşku duymadık. Görünüşe bakılırsa bu hayvan yılın bir bölümünde beslenmiyor, çok zayıf, ve ender görülüyor. Bir köpek büyüklüğünde; onun gibi ama daha güçsüz bir havlaması var. Bu adalara nasıl gelmiş olabilir?

Balıkların ve kuşların huzurunu bozan düşmanları eksik değil. Kuşların düşmanları, çok sayıda yumurtayı ve kartal, atmaca ve gecekuşu yavrularını yok eden kurtlar. Balıkların durumu daha da kötü; sadece küçük balıklarla beslenen ve onlardan çok miktarda tüketen balinalar bir yana, ayrıca kayalıkların üzerinde nöbet tutan iki yaşayışlılardan ve durmaksızın tepelerinde süzülen balıkçıl kuşlardan da korunmak zorundalar.

Aşağıda sıralanan hayvanları iyi betimleyebilmek için çok zaman ve yüksek nitelikli bir doğabilimcinin bakışı gerekliydi. İşte, sadece belli bir yararı olan hayvanlarla sınırlı temel gözlemler:

Perdeayaklı kuşlar arasında kuğu en önde geliyor. Avrupa 'dakilerden tek farkı, gövdesinin geri kalanıyla güzel bir zıtlık yaratan kadife parlaklığındaki siyah boynudur; ayakları et rengidir. Bu kuğu türü Plata Irmağı'nda ve Magellan Boğazı'nda da bulunur.

Dört yabankazı türü bizim en büyük zenginliklerimizden birini oluşturuyordu. Birincisi sadece otlar durur; ona yanlış biçimde toykuşu adını verdik. Yüksek bacakları ona boylu otlardan sıyrılmak için gereklidir, uzun boynuysa tehlikeleri kollamasına yarar; yürürken ve uçarken hafiftir; türünün o kulak tırmalayan haykırışları onda yoktur. Erkeğin giysisi beyazdır, sırtında ve kanatlarında buna biraz siyah ve kül rengi karışır. Dişisi pas rengine çalar, kanatları değişken renklerle bezelidir; genellikle altı yumurta verir. Sağlıklı, besleyici ve lezzetli etleri bizim başlıca besinimiz olmuştur; ondan mahrum kaldığımız enderdi. Sonbaharda doğu

rüzgârları bunlardan, adada doğanlar dışında birçoğunu herhalde kimsenin yaşamadığı topraklardan buraya taşırdı: avcılar bu yeni gelenleri diğerlerinden, insanları gördüklerinde pek az korkmalarından ötürü kolayca ayırt ederler. Diğer üç kaz türü pek makbul değildi; onlar balıkla beslenirler ve bundan ötürü yağsı bir tat verirler. Görünümleri de ilk türe kıyasla daha az zariftir. Hatta bunlardan biri, suların üzerinden ancak güçlükle yükselebilir ve çok çığırtkandır. Giysileri hiçbir zaman beyaz, siyah, pas ve kül renginin dışına çıkmaz. Bütün bu türlerin ve kuğuların tüylerinin altında, çok yoğun beyaz ve kurşuni bir yumuşak tüy katmanı bulunur.

İki ördek iki de bağırtlak türü, dereleri ve sulak alanları şenlendirir. Ördekler bizim iklimlerimizdekilerden pek farklı değildir. Birkaç tane siyah renklilerden birkaç tane de beyazlarından vurduk. Bağırtlaklara gelince, bunlardan biri, mavi gagalı olanı, ördek büyüklüğündedir; diğeriyse çok daha küçüktür. Bu türler çok bol bulunur ve pek lezzetlidirler.

Ayrıca küçük boyda iki dalgıçkuşu vardır. Birinin sırtı kül rengi, karnı beyazdır; karın tüyleri öylesine ipeksi, öylesine parlak ve öyle sık dokuludur ki onu, tüylerinden değerli el kürkü yapılan ırmakdalgıcına benzettik; bu tür enderdir. Daha çok bulunan diğeri ise bütünüyle koyu renklidir, ama karnı sırtına göre biraz daha açıktır. Bu hayvanın gözleri yakuta benzer. Gözlerinin hayret verici canlılığı, çevrelerinde beyaz tüylerden oluşan ve onlara gözlüklü dalgıçkuşu denmesine yol açan çemberin yarattığı zıtlıkla daha da belirginleşir. İki yavruları olur ve bu yavrular suyun soğuğuna karşı fazla dayanıksız olduklarından anneleri onları sırtında taşır. Bu iki türün ayakları, diğer su kuşlarında olduğu gibi perdeli değildir; birbirlerinden ayrı parmaklarının her iki yanında sert bir zar bulunur: bu şekilde her parmak tırnak tarafında yuvarlaklaşmış bir yaprağa benzer, parmaklardan başlayıp zarın çevresine doğru uzanan çizgilerin varlığı, bir de bütün bunların yaprak yeşili rengi ve yapraktan daha kalın olmayışıyla bu benzerlik daha da belirginleşir.

Nedendir bilinmez testere-gagalı adı verilmiş iki kuş türü birbirinden sadece boylarıyla, bir de genellikle hepsinin karnı beyazken bazılarının koyu renk olmasıyla ayrılırlar. Tüylerinin geri kalanı maviye çalan çok koyu bir siyahtır; biçimleri ve beyaz dalgıçkuşununkiler kadar ipeksi ve onun kadar sık karın tüyleri, bunları o türe yaklaştırır ama bu gene de kesinlenemez. Oldukça uzun ve sivri gagaları vardır, ayakları perdeli ve

açıklıksızdır; göze çarpan bir özellik, birinci parmağın üç parmak arasında en uzunu olması ve aralarındaki zarın üçüncü parmakta sıfırlanmasıdır. Ayakları et rengidir. Bu hayvanlar balıkların büyük düşmanıdır. Kayalara yerleşirler, orada çok sayıda aile bir araya gelir ve yumurtlarlar. Eti pek güzel yenilebildiği için iki üç yüz tanesini birden öldürdüğümüz oldu. Ayrıca çok sayıdaki yumurtaları da gereksinim doğduğunda bir kaynak oluşturdu. Avcılardan o kadar az çekiniyorlardı ki, onlara bir sopayla yaklaşmak bile yeterliydi. Bunların düşmanı, perde ayaklı, kanat genişliği yedi ayaktan fazla, güçlü ve uzun gagalı bir avcı kuştur. Gagalarının özelliği, üzerlerinde aynı maddeden gaga boyunca uzanan içi oyuk iki borunun varlığıdır. Bu hayvana İspanyollar *quebrantahuesos*[167] adını verirler.

Çok çeşitli renklerde ve pek hoş bir miktar martı, hemen hepsi kül rengi ve aileler halinde yaşayan *caniat* ve *équerret*'ler[168] suların üzerinde süzülür ve inanılmaz bir hızla balıklara dalarlar. Bu kuşlar bizim sardalye avı için uygun zamanı belirlememizde yardımcı oluyorlardı. Onları şöyle elinizde asılı tuttuğunuzda, biraz önce yutmuş oldukları bu balığı henüz biçimi bozulmadan çıkarıverirler. Yılın geri kalan bölümünde bu kuşlar *grado*[169] ve diğer küçük yaratıklarla beslenirler. Gölcüklerin çevresindeki nilüfere çok benzeyen yeşil bitkilerin arasına çok sayıda lezzetli ve sağlıklı yumurta bırakırlar.

Üç penguen türü bulduk; bunlardan birincisi boyu ve giysisinin güzelliği ile dikkat çeker; *Lord Anson'un Yolculuğu*'nda betimlenenin aynı olan ikinci türün aksine bu türün bireyleri hiçbir zaman aile halinde yaşamaz. Bu ilk türdeki penguen yalnızlığı ve uzak yerleri sever. İkinci türe kıyasla daha uzun ve daha ince gagası, daha açık mavi renkte sırt tüyleri, göz kamaştıran bir beyazlıktaki karnı, başından başlayıp, mavi ve beyaz tüyleri çeşitlendirdikten sonra göğsün üst tarafında birleşen sarı-beyaz omuz tüyleri, öterken fevkalade uzun boynu, oldukça hafif yürüyüşü, ona özel bir soyluluk görünümü ve görkem kazandırır. Bunlardan bir tanesini Avrupa'ya götürmeyi düşündük. Kolaylıkla, kendisini beslemekle görevli kişiyi izleyecek kadar evcilleşti; ayırmaksızın hem ekmek, hem et, hem de balık yiyordu; ama bu gıdanın ona yetmediğini ve yağlarını tükettiğini fark ettik; belli bir zayıflık düzeyine geldiğinde öldü. Üçüncü tür, ikincisi gibi aileler halinde yüksek kayalıklarda, aynı yerleri paylaştığı testere-gagalılarla birlikte yaşar ve orada yumurtlar. Onları diğer iki türden ayıran,

küçüklükleri, pas rengine çalan tüyleriyle rahatsız edildiklerinde dikleştirdikleri, balıkçıllarınkinden daha kısa altın rengi bir perçem tüy ve aynı renkte kaş işlevi gören diğer kısa tüylerdir; onlara *zıplayan penguen* adını verdik: gerçekten bir yerden diğerine sadece zıplayarak ve sıçrayarak gidiyorlar. Bu tür, bütün hareketlerinde, diğer iki türe kıyasla çok daha canlı ve çeviktir.

Pek seyrek görülen üç tür *alcyon,*[170] denizde görülenler gibi bize fırtınaları haber veriyor değildi. Ama denizcilerin söylediklerine bakılırsa bunlar aynı hayvanlardır; en küçüğü bile, onların bütün özelliklerini taşıyor. Bu eğer gerçek bir *alcyon* ise yuvasını karada yaptığına emin olabilirsiniz; o yuvalardan bize, henüz yumuşak tüylerini taşıyan ve ana babalarına tamamen benzeyen yavrular getirildiği olmuştur. İkinci türün tek farkı büyüklüğüdür; bu kuş güvercinden biraz küçüktür. Bu iki tür siyahtır, karınlarında birkaç beyaz tüy vardır. Üçüncüsüne gelince, giysisi beyaz ve gagası da kırmızı olduğundan ona önce beyaz güvercin adını vermiştik; diğer iki türe benzerliğinden ötürü onun gerçek bir beyaz *alcyon* olduğu düşünülebilir.

En güçlüsü kirli beyaz giysili, diğerleriyse siyah ve ayakları sarı ve beyaz renkte üç tür kartal, su çulluğuna ve diğer küçük kuşlara savaş açmışlardır. Bu kartallar diğer kuşlara saldırabilmek için ne yeterli büyüklüğe ne de yeterli pençe gücüne sahiptirler. Bir miktar atmaca ve kerkenez ile birkaç baykuş da küçük kuşların düşmanları arasındadır. Bunlar giysi çeşitliliği açısından çok zengindir; her renkten örnekler vardır.

Su çullukları Avrupa'dakilerin aynıdır. Uçarken sıkça yön değiştirmezler, vurmak kolaydır. Aşk zamanı geldiğinde gözden kayboluncaya kadar yükselirler: şakıdıktan ve hiçbir önlem almaksızın tarlaların ortasında ya da tamamıyla çıplak yerlerde yaptıkları yuvalarını belirledikten sonra da en yükseklerden kendilerini bırakırlar; o dönemde çok zayıflamışlardır: en besili oldukları mevsim sonbahardır.

Yazın, bizimkilerden hiç farkı olmayan çok sayıda kervan çulluğu[171] görülür.

Bütün yıl boyunca, deniz kenarında kervançulluğuna çok benzeyen bir kuşa rastlanır. Ona, siyah ve beyaz tüylerinden ötürü *deniz saksağanı* adını verdik; öteki ayırıcı özellikleri, mercan kırmızısı gagası ve beyaz

bacaklarıdır. Deniz çekildiğinde açığa çıkan kayalıkları hiç terk etmez ve orada küçük karideslerle beslenir. Taklidi kolay bir ıslığı vardır; bu durum ilerleyen günlerde avcılarımız için çok yararlı, kendisi içinse pek zararlı olmuştur.

Tepeli kuşlar oldukça yaygındır; ilkin onları balıkçıl sanmış ve tüylerinin değerini anlayamamıştık. Bu kuşlar, balık avlamaya gün batarken başlar; zaman zaman, daha önce sözünü etmiş olduğumuz kurt-tilkileri andıran biçimde sesler çıkarırlar.

İki sığırcık ya da ardıçkuşu türü sonbaharda ortaya çıkar; bir üçüncüsü ise her zaman çevremizdedir: ona *kırmızı kuş* adını verdik; karnı, özellikle kışın, en güzel ateş renginde tüylerle kaplıdır; onlardan süslemede kullanmak üzere çok zengin demetler oluşturulabilir. Gelip geçen diğer iki türden biri pas rengidir ve karnının üstü siyah tüylerle bezelidir; diğeri bildiğimiz ardıçkuşu rengindedir. Fransa'da, kıyı illerinde görülenlere pek benzeyen sonsuz sayıda küçük kuşa ilişkin ayrıntılara girmeyeceğiz.

Denizaslanları ve denizkurtları zaten bilinmektedir; bu hayvanlar bütün kıyılara yayılmışlardır ve daha önce de belirtildiği gibi, *glayöl* denen o boylu otların aralarına yerleşirler. Sayısız bireyden oluşan sürüler, güneşin ve taze otların keyfini çıkartmak için kıyıdan içlere doğru bir fersah kadar giderler. Öyle geliyor ki, *Lord Anson'un Yolculuğu*'nda anlatılan aslan, sahip olduğu hortum dolayısıyla, daha çok bir tür denizfili sayılmalıdır; kaldı ki yelesi de yoktur ve çok büyüktür, uzunluğu yirmi iki ayağa kadar çıkabilir; oysa öte yanda hortumu olmayan daha küçük bir tür vardır; bunun özelliği, gövdesindekilere kıyasla daha uzun tüylerden oluşan bir yelesinin bulunmasıdır; işte bunu gerçek denizaslanı saymak gerekir. Adi denizkurdunun ne hortumu ne de yelesi vardır; böylece bunlar birbirinden ayırması pek kolay üç tür oluştururlar. Kuzey Amerika'da ve Plata Irmağı'nda avlananların aksine bütün bu hayvanların tüylerinin altında bir yumuşak tüy katmanı yoktur. Yağları ve postları daha önceleri ticaret konusu olmuştur.

Çok sayıda balık türü belirleyemedik. En sık tuttuğumuz balığa, hayli benzer oluşu nedeniyle kefal adını verdik. Bunların üç ayak uzunluğunda olanları bile bulunuyor, onları kurutuyorduk. *Grado* da çok yaygındır; bazılarının boyu bir ayaktan uzundur. Sardalye ancak kışa doğru ortaya çıkar. Denizkurtlarınca kovalanan kefaller, ırmakları sınırlayan çamurlu

topraklarda kazdıkları deliklere sığınırlar; biz de sığınaklarını örten turbalı toprak katmanını kaldırarak onları kolayca yakalıyorduk. Bu türlerin dışında, oltayla çok sayıda ama çok küçük başka balık türleri de avlıyorduk; bunlardan birine *saydam turnabalığı* adını verdik. Kafası turnabalığınınki gibidir, gövdesi pulsuzdur ve bütünüyle saydamdır. Ayrıca kayalıklarda biraz yılanbalığı bulunur; beyaz domuzbalığı yazları körfezlerde görülür. Eğer açık denizde balık avlamak için yeterli zaman ve adamımız olsaydı daha birçok başka balık, o arada şüphesiz birkaçını kıyıya vurmuş ölü bulduğumuz dilbalığı da avlardık. Sadece tek bir tür tatlı su balığı yakaladık, pulsuz, yeşil renkte ve bilinen alabalık boyundaydı. Ama doğrusu bu yönde pek az araştırma yapabildik; zaman kısıtlıydı ve diğer balıklar çok boldu.

Kabuklulara gelince, sadece çok küçük boylarda üç tür belirleyebildik: Daha pişmeden bile kırmızı bir tatlı su ıstakozu ki bu daha çok bir çalıkaridesi[172] sayılmalıdır; kırmızı yengece pek benzeyen mavi ayaklı yengeç, ve iyice küçük boyda bir karides. Bu üç kabuklu türünü ve yanı sıra Fransa'dakilerin lezzetini vermeyen diğer kavkılıları sadece meraklıları için topluyorduk.

İstiridye bu topraklarda hiç yok gibi görünüyor.

Nihayet bu adaları Avrupa'nın tarım yapılan bir adasıyla kıyaslamak gerekirse, Puffendorf'un İrlanda hakkındaki sözleri aktarılabilir; Kuzey Yarımküre'de, Malvinas Adaları'nın Güney Yarımküre'de bulunduğu enlemlerde yer alan İrlanda için şunları yazıyor: "Bu ada havasının güzelliği ve sükûneti nedeniyle pek hoştur, soğuk ve sıcak orada hiçbir zaman aşırı ölçülere varmaz. Göller ve ırmaklarla donanmış topraklar mükemmel otlaklarla kaplı büyük ovalara sahiptir; hiçbir zehirli hayvan bulunmaz, göller ve ırmaklar balıktan yana zengindir, vb." *Dünya Tarihi*'ne[173] bakınız.

BEŞİNCİ BAŞLIK

Malvinas Adaları'ndan Rio de Janeiro'ya seyir; La Boudeuse*'ün* L'Étoile *ile buluşması; Portekizlilerin İspanyollara saldırıları. Portekiz Kralının Rio de Janeiro'dan elde ettiği gelir.*

Bu sırada ben, Malvinas Adaları'nda *L'Étoile*'i boş yere beklemekteydim: Mart ve Nisan ayları gelip geçmiş ama bu yük gemisi gelmemişti. Pasifik Okyanusu'nu sadece firkateynimle aşmaya girişemezdim; çünkü onun yetersiz hacmi, mürettebat için altı aylık kumanyadan fazlasını taşımaya elvermiyordu. Mayıs ayı boyunca gemiyi beklemeye devam ettim. Sonunda ancak iki aylık erzak kaldığını görünce, 2 Haziran'da, Malvinas Adaları'ndan Rio de Janeiro'ya gitmek üzere denize açıldım; önceden, *L'Étoile*'in süvarisi Bay de la Giraudais'ye, zorunlu nedenler dolayısıyla benimle Malvinas Adaları'nda buluşamazsa buluşacağımız yeri bildirmiştim.

Bu yolculukta hava koşulları elverişliydi; 20 Haziran'da öğleden sonra Brezilya kıyılarının yüksek tepelerini gördük, 21'inde de Rio de Janeiro'nun girişini seçebildik. Kıyı boyunca çok sayıda balıkçı teknesi vardı. Portekiz bayrağını çektirdim ve bir pare top attırdım: bu işaret üzerine teknelerden biri bizi bordaladı, ondan bizi körfeze sokmak üzere bir kılavuz aldım. Kılavuz, kıyının, onu kuşatan adaların yarım fersah kadar uzağında olduğunu belirtti. Her tarafta dip çok derin; kıyı yüksek, dağlık ve ormanlarla kaplı; tek başına dimdik yükselen sarp tepeler çok değişik bir görünüm kazandırıyor. Saat beş buçukta Santa-Cruz Kalesi'ne vardık; kaleden bize seslendiler ve aynı anda bir Portekiz subayı gemiye gelerek giriş nedenimizi sordu. De Bournand Şövalyesi'ni, kendisiyle birlikte, Brezilya genel valisi d'Acunha Kontu'na[174] bilgi vermek ve selamlaşma usulünü konuşmak üzere yolladım. Saat yedi buçukta, körfezde, yedi kulaç derinlikte ve kara çamur dip üzerinde demirledik.

De Bournand Şövalyesi kısa bir süre sonra geri döndü ve selamlaşma konusunda d'Acunha Kontu'nun kendisine, "Biri yolda başka birine rastladığında ona şapkasını çıkarmadan önce, bu nezaketinin karşılık görüp görmeyeceği konusunda bilgi istemez; siz bir defa selamlayınız kalemizi, o zaman ben de nasıl karşılık vereceğime bakarım" dediğini iletti. Bu cevap

sorumun karşılığı olmadığı için ben de selamlamadım. O arada, Bay de la Giraudais'nin göndermiş olduğu bir filika, onun da bu limanda olduğunu, Aralık ayı sonunda Rochefort'dan hareket etmesi gerekirken denize açılışının Şubat başlarına kadar sarktığını ve üç aylık bir yolculuk sonunda karinasındaki bir çatlak ve direklerinin kötü durumunun onu Montevideo'da konaklamak zorunda bıraktığını,[175] orada Malvinaslar'dan geri dönen İspanyol firkateynlerinden benim hareketlerim hakkında bilgi edindiğini, bunun üzerine derhal Rio de Janeiro'ya yelken açtığını ve altı günden beri orada demirli bulunduğunu bana iletti. Bu buluşma bana görevimi sürdürme olanağı veriyordu. Her ne kadar *L'Étoile* bana içecek ve tuzlanmış gıda olarak on üç aylık erzak getirmiş olsa da, ancak elli gün yetecek kadar ekmek ve kuru sebze sağlayabilmişti. Bu vazgeçilmez erzakın eksikliği, beni La Plata Irmağı'na gidip onları oradan temine zorluyordu; çünkü Rio de Janeiro'da ne peksimet, ne buğday, ne de un vardı.

O sırada bu limanda bizi ilgilendiren iki gemi bulunuyordu, bunlardan biri Fransız diğeri ise İspanyol bayraklıydı. Adı *L'Étoile du matin* olan birincisi, Kral'ın Hindistan'a gitmek üzere yola çıkmış bir gemisiydi; boyutları kışın Ümit Burnu'ndan geçmeye elverişli olmadığı için burada o yöreye güzel havaların dönüşünü beklemekteydi. İspanyol bayraklı olanı, Don Francisco de Medina komutasında yetmiş dörtlük bir savaş gemisiydi, *Le Diligent*.[176] Bu gemi La Plata Irmağı'ndan deri ve gümüş sikke yüküyle yola çıkmış ama su kesimi düzeyinin çok altında oluşan önemli bir yarık, Avrupa yönünde yoluna devam edebilmesini sağlayacak bir onarım için onu buraya uğramak zorunda bırakmıştı; sekiz aydır buradaydı ama gerekli yardımın reddedilmesi ve genel valinin çıkarttığı onca zorluk onarımın tamamlamasını engelliyordu. Bu nedenle oraya vardığım günün akşamı Don Francisco, benim dülger ve kalafatçılarımın yardımını istedi. Ertesi gün her iki gemimde bulunan dülgerleri ve kalafatçıları ona gönderdim.

Ayın 22'sinde heyet halinde genel valiyi ziyarete gittik; ayın 25'inde de o, gemiye iadei ziyarete geldi. Gemiden ayrılırken kendisini on dokuz pare topla selamlattırdım, karadan da karşılık verdiler. Bu ziyareti sırasında, yetki alanı içindeki her türlü yardımı yapacağını belirtti; hatta bana, talep ettiğim ve keşif gezisi sırasında çok yararlı olabilecek bir korvet[177] satın alma iznini bile verdi ve eğer Portekiz Kralı'nın böyle bir gemisi varsa onu bana armağan edeceğini de ekledi. Öte yandan bizim oraya varışımızdan birkaç gün önce, kendi sarayının pencereleri önünde katledilen *L'Étoile*'in

din görevlisinin katillerini bulmak için aramaları başlattığı ve en ciddi cezayı vereceği konusunda teminat verdi. Vaatte bulundu ama kişi hakları burada pek az korunuyor.

Bu arada genel valinin bize gösterdiği yakınlık birkaç gün sürdü: kıyıda, yasemin çardakları ve portakal ağaçları arasında akşam yemeği vereceğini söyledi, operada bize bir loca hazırlattı. Orada, oldukça güzel bir salonda melezlerden kurulu bir topluluğun sunduğu Metastasio'nun başeserlerini görme ve ruhban giysileri içinde kambur bir papazın yönettiği bir orkestradan büyük İtalyan ustalarının ilahi parçalarını dinleme fırsatını bulduk.

Gördüğümüz bu yakınlık hem İspanyollar tarafından, hem de bizi, valilerinin bu davranışlarının uzun süre aynı kalmayacağı konusunda uyaran yerli halk tarafından şaşkınlıkla karşılanıyordu. Gerçekten, ya İspanyollara yaptığımız yardım ve onlarla ilişkilerimizin hoşuna gitmiyor oluşu, ya da gerçek mizacına zıt davranışları daha fazla sürdürebilmesinin olanaksızlığı nedeniyle kısa bir süre sonra bize de herkese davrandığı gibi davranmaya başlamıştır.

28 Haziran'da, Rio Grande'de[178] Portekizlilerin İspanyollara bir baskın düzenlediklerini, onları bu ırmağın sol kıyısında işgal ettikleri bir mevkiden kovduklarını ve Santa-Catarina Adası'nda demirli bulunan bir İspanyol gemisine el konulduğunu öğrendik. Buradaysa, limanda inşa edilmiş bulunan altmış dört toplu *Saint-Sébastien*[179] gemisiyle kırk toplu *La Nuestra Señora da Gracia* adlı firkateynin donatımı büyük bir hızla devam ediyordu. Bu sonuncusunun, Rio Grande'ye ve San Sacramento yerleşimine asker ve cephane götürecek bir konvoya refakat edeceği söyleniyordu. Bu saldırılar ve hazırlıklar, genel valinin, Las Cobras Adası'nda karina onarımındaki *Le Diligent*'a el koymak isteyebileceği endişesini doğuruyordu; o nedenle bu geminin donatımını elimizden geldiğince hızlandırdık. Gerçekten Haziran ayının son günü gemi, derileri yeniden yüklemek için hazır hale getirildi; ama 6 Temmuz günü, onarım sırasında Las Cobras Adası'na indirmiş olduğu toplarını yeniden gemiye yerleştirmek istediğinde, genel vali bu topların teslimini engelledi ve saraydan, Rio Grande'de gerçekleşen çarpışmalarla ilgili yeni emirler alıncaya kadar gemiye el koyduğunu ilan etti. Bununla ilgili olarak Don Medina, gereken bütün girişimlerde bulundu ancak sonuç alamadı; d'Acunha Kontu, İspanyol

komutanın, mürettebattan bir subayla ona gönderdiği mektubu bile kabul etmedi.

Biz de müttefiklerimizin gördüğü muameleden payımızı aldık. Genel valinin teyit ettiği sözüne güvenerek iki direkli bir gemi satın almak için pazarlık yaptıktan sonra, Ekselansları, satıcının bana tekneyi teslimini yasakladı. Aynı şekilde, ihtiyacımız olan ve pazarlığını yapmış olduğumuz ahşabı, Kraliyet Tersanesi'nden almamızı da engelledi; ardından, firkateynde yapılacak önemli bazı onarımlar sırasında, şehrin bitişiğinde bize önerilen, daha önce 1765 yılında bu limana uğradığı sırada Komodor Byron'un yerleştiği evde kurmaylarımla beraber ikamet etme izni vermeyi reddetti. Bu konuda ve satın almaya giriştiğim gemi ile ahşap konusunda kendisine üzüntülerimi belirtmek istedim. Bunun için fırsat vermedi, daha ağzımı açar açmaz öfkeyle yerinden kalktı ve çıkmamı emretti; herhalde onun bu öfkesine rağmen, bana refakat eden iki subayla birlikte oturmaya devam edişim nedeniyle iyice sinirlenerek muhafızlarını çağırdı; ama muhafızları kendisinden daha bilgece davrandılar ve gelmediler ve biz de, hiçbir sarsılmışlık emaresi göstermeden çekildik. Biz çıkar çıkmaz saray muhafızlarının sayısı artırıldı; devriyeler takviye edildi ve günbatımından sonra sokakta görülebilecek her Fransızın tutuklanması emredildi. Dört toplu Fransız gemisinin kaptanına da haber gönderilerek, gidip Villagahon Kalesi'nde demirlemesi söylendi. Ertesi gün onu benim filikalarımın yedeğinde çektirttim.

Artık, bir an önce hareket etmekten başka bir şey düşünmüyordum, kaldı ki burada ilişkide olduğumuz yerel halktan kişiler de genel validen çok çekiniyorlardı. İki Portekiz subayı bize karşı dürüstçe davranmanın kurbanı oldular: biri kalede hücreye kapatıldı, diğeri Santa-Catarina ile Rio Grande arasındaki küçük bir kasabaya, *Santa*'ya sürgüne gönderildi. Su ikmalini yapmayı, *L'Étoile*'den gerekli erzakı gemiye nakletmeyi ve taze besinleri yüklemeyi aceleyle tamamladım. Direk çanaklıklarını büyütmek zorundaydım, İspanyol komutan bana bu iş için tersane yetkililerinin vermeyi reddettiği gerekli ahşabı sağladı. Ayrıca, kaçak olarak bize satılan, vazgeçemeyeceğimiz bir miktar kalas da temin etmiştim.

Nihayet ayın 12'sinde her şey hazır olunca, ilk uygun rüzgârda hareket edeceğimi bildirmek üzere bir subayımı genel valiye gönderdim. *L'Étoile du matin*'in süvarisi Bay Etcheveri'ye de, Rio de Janeiro'da mümkün olduğu

kadar az kalmasını ve Ümit Burnu'nu dolanmak için beklenen elverişli mevsime kadar zamanını Tristan d'Acunha Adalarını keşfe ayırmasını tavsiye ettim; orada bol miktarda su, ahşap ve balık bulacağını belirttim. Bu adalar konusunda elimdeki birkaç basılı malzemeyi de ona verdim. Sonradan bu tavsiyeme uyduğunu öğrendim.

Rio de Janeiro'da kaldığımız sürece güzel günler geçirmiştik ve sakinleri, genel valinin bize karşı giriştiği kötü davranışlara ne kadar üzüldüklerini içtenlikle belirtmişlerdi. Dolayısıyla onların yanında daha fazla kalamamaktan ötürü üzgündük. Çok sayıda gezgin Brezilya'yı ve başkentini betimlemişlerdir, o nedenle gereksiz tekrar niteliğinde hiçbir şey yazmayacağım. Rio de Janeiro bir zamanlar Fransızlar tarafından fethedilmişti ve onlar tarafından iyi bilinir. Burada sadece bu kentin kaynak oluşturduğu bazı zenginliklere ve Portekiz kralının buradan elde ettiği gelire değineceğim. Ama daha önce, keşif gezimizi izlemek üzere *L'Étoile* gemisinde bulunan değerli doğabilimci Bay de Commerçon'un, bana, bu ülkenin bitkiler açısından şimdiye kadar gördüğü en zengin ülke olduğunu ve burada bitkibilimi için hazineler bulduğunu söylediğini belirtmeliyim.

Rio de Janeiro, Brezilya'nın zenginliklerinin ambarı ve başlıca ihraç yeridir. Genel madenler, kentin hemen yakınında, yaklaşık yetmiş beş fersah mesafededir. Bu madenler krala her yıl, beştebir vergisi[180] olarak, en az yüz on iki *arroba*[181] altın sağlar. 1762 yılında yüz on dokuz *arroba* sağlamıştır. Genel madenler yüzbaşılığı sınırları içinde *Rio des Mortes*, *Sabara* ve *Sero-frio* madenleri vardır. Bu sonuncusu, altın dışında Brezilya'dan gelen bütün elmasların da bulunduğu yerdir. Irmağın yatağı değiştirilir ve dipte taşıdığı çakıllar arasından, elmaslar, sarıyakutlar, zebercetler ve daha düşük nitelikli diğer taşlar ayıklanır.

Elmas dışındaki taşlar vergiye tabi değildir, girişimcilerin malıdır. Ama girişimciler bulunan elmasların tam bir dökümünü yapmak ve bunları, kral tarafından bu işle görevlendirilen kâhyaya teslim etmek zorundadır. Kâhya bu elmasları derhal demir çemberlerle çevrilmiş üç kilitli bir sandığa koyar. Anahtarların biri kendisindedir, ikinci anahtar genel valide, üçüncüsüyse *Hazienda Real*'in *provador*'undadır. Bu sandık bir başka sandığın içine yerleştirilir; o sandığa bu üç kişinin anahtarları da konduktan sonra üçü tarafından mühürlenir. Genel valinin bu sandığın içeriğini bilme yetkisi yoktur. Sadece, bunu olduğu gibi bir üçüncü sandığın içine yerleştirir ve

onun kilidini kendi mührüyle mühürler. Sandık kralın huzurunda açılır, kral içinden beğendiklerini seçer alır ve girişimcilere sözleşmelerinde belirlenmiş tarife üzerinden ücretini öder.

Girişimciler, elmas aramakta istihdam ettikleri her köle için, pek inançlı Majestelerine günde bir İspanyol kuruşu öderler; bu kölelerin sayısı sekiz yüze kadar çıkabilir. Bütün kaçakçılık türleri arasında en ciddi biçimde cezalandırılanı elmas kaçakçılığıdır. Eğer kaçırmaya kalkışan fakir biriyse, bu onun hayatına mal olur; ama eğer yasanın öngördüğü cezayı ödeyecek ölçüde bir mal varlığına sahipse, elmaslara el konulması dışında, değerlerinin iki katını ödemeye, bir yıl hapse mahkûm olur ve hayatı boyunca Afrika'ya sürgüne gönderilir. Bu ağır cezalara rağmen elmas kaçakçılığı, hatta en güzel parçalar dahil, sürmektedir; çünkü bunların hacimlerinin küçük olması onları saklama umudu ve kolaylığı sağlamaktadır.

Madenlerden çıkarılan altın, her ilçede kurulmuş bulunan *eritme işliklerine* teslim edilmeden Rio de Janeiro'ya nakledilemez. Bu işliklerde altın istihracından alınan kraliyet vergileri tahsil edilir. Kişilerin hakkı olan altın ise, üzerinde kralın arması ile ağırlığı basılmış ve numaralanmış çubuklar halinde onlara teslim edilir. Bu işlemler, bu işle görevlendirilmiş bir görevli eliyle gerçekleştirilir ve her çubuğun üzerine ayrıca altının ayarı da basılır; böylece darphanede onların orantılı değerlere getirilmesi için gerekli işlemler kolaylaştırılmış olur.

Kişilere ait olan bu altın çubukları, Rio de Janeiro'ya otuz fersah mesafedeki *La Praybuna* karakolunda kayda geçirilir. Orada bir yüzbaşı, bir teğmen ve elli asker görev yapmaktadır. İşte, beştebir vergisi ile ayrıca, her bir adam ve her bir boynuzlu hayvan ya da çeki hayvanı için bir buçuk real tutarında geçiş resmi burada ödenir. Geçiş resminden elde edilen hasılatın yarısı krala aittir, diğer yarısı ise görevli birlik mensupları arasında rütbelerine göre bölüşülür. Bu kayıt merkezinden geçmeksizin madenlerden geri dönmek mümkün olmadığı gibi, herkes durdurulur ve çok sıkı bir biçimde aranır.

Bundan sonra bu kişiler, hakları olan bütün altın çubuklarını Rio de Janeiro darphanesine teslim etmek zorundadır; buna karşılık oradan kendilerine aynı değerde sikke verilir: bunlar genellikle sekiz İspanyol kuruşu değerindeki *yarım-doblon'*lardır.[182] Kral, bu yarım-doblonların her

birinden katkı payı ve para basma hakkı olarak bir kuruş kazanır. Rio de Janeiro darphanesi, var olanların en iyilerinden biridir; en hızlı biçimde çalışmak için gereken bütün kolaylıklara sahiptir. Madenlerden altının gelişiyle, gemilerin Portekiz'den buraya varışları aynı zamana rastgeldiğinden sikke darbı işini hızlandırmak gerekir; burada gerçekten şaşırtıcı bir hızla para basılır.

Gemilerin, özellikle de Lizbon'dan gelenlerin Rio de Janeiro'ya varışı ticareti canlandırır. Porto'dan gelen gemiler, sadece şarap, hayat-suyu, sirke, gıda maddeleri ve bir de o kentte ya da hemen yakınlarında üretilmiş kaba dokumalar taşır. Gemiler gelir gelmez taşıdıkları bütün yük gümrüğe götürülür; burada krala yüzde onluk bir vergi ödenir. Belirtmek gerekir ki günümüzde San Sacramento kolonisinin Buenos Aires'le alışverişi ciddi biçimde engellendiğinden bu gelirlerde ciddi bir düşüş yaşanmaktadır. En değerli malların hemen tamamı Rio de Janeiro'dan o koloniye gönderilmekteydi, oradan da kaçak yollardan Buenos Aires üzerinden Şili ve Peru'ya götürülüyordu. Bu kaçak ticaret Portekizlilere her yıl bir milyon kuruştan fazla kazandırıyordu. Özetlemek gerekirse, Brezilya madenlerinin bir getirisi yoktur, Portekizlilerin bütün serveti bu ticaretten kaynaklanmaktadır. Zenci köle ticareti de onlar için çok önemliydi. Bu kaçakçılık kolunun hemen bütünüyle engellenmesinin kazançlarında yarattığı kaybı hesaplamak mümkün değildir. Bu faaliyet tek başına, La Plata'ya kadar uzanan kıyılarda en az otuz gemiye iş sağlıyordu.

Kraliyet gümrüklerine ödenen yüzde onluk eski verginin dışında, 1755 yılında Lizbon'da meydana gelen felaket sonrasında, karşılıksız bağış adı altında toplanan yüzde iki buçuk oranında bir vergi daha vardır. Gümrükten çıkışta hemen ödenir; oysa ondabirlik gümrük vergisi için, eğer geçerli bir teminat gösterilebiliyorsa altı aylık bir süre tanınır.

San Paolo ve *Parnagua* madenleri krala yılda ortalama dört arroba beştebir geliri sağlar. *Pracaton* ve *Quiaba* gibi uzak madenler, Mato Grosso yüzbaşılığına bağlıdır. Yukarda sayılan madenlerin beştebir vergileri Rio de Janeiro'da tahsil edilmez. Ama Goyas madenlerininki Rio'da tahsil edilir. Anılan yüzbaşılık bölgesinde, aramanın yasaklandığı elmas madenleri de vardır.

Portekiz kralının Rio de Janeiro'da yaptığı bütün masraflar, gerek askerlerin ve sivil görevlilerin maaşları gerekse madenlerin giderleri, kamu

binalarının bakımı, gemilerin kalafatlanması, yaklaşık altı yüz bin kuruş tutar. Şimdi orada başlamış bulunan açık deniz gemileri ve firkateyn inşaatlarının giderini hesaba katmıyorum.

OLAĞAN BİR YILDA KRALİYET GELİRİNİN FASIL VE TUTARLARI

	Kuruş
Olağan bir yılda, toplam beştebir vergisi hasılatını oluşturan yüz elli arroba altının İspanyol kuruşu olarak değeri	1.125.000
Elmas vergisi	240.000
Para basma hakkı	400.000
Yüzde on gümrük vergisi	350.000
Yüzde iki buçuk karşılıksız bağış	87.000
Geçiş resmi, görev ve makamların satışı ve genel olarak madenlerden toplanan gelir	250.000
Siyahi vergisi	110.000
Balıkyağı, tuz, sabundan alınan vergilerle, ülkede üretilen gıdadan alınan ondabir	130.000

Toplam	2.667.000

Bu toplamdan, yukarda sözü edilen harcamalar çıkarıldıktan sonra, Portekiz kralının Rio de Janeiro'dan elde ettiği gelirin bizim paramızla on milyondan fazla olduğu görülür.

ALTINCI BAŞLIK

Rio de Janeiro'dan hareket; Montevideo'ya ikinci yolculuk; o sırada L'Étoile*'de meydana gelen hasar.*

14 Temmuz günü Rio de Janeiro'dan hareket ettik ve rüzgâr yetersiz kaldığından yeniden körfezde demirledik. 15'inde körfezden çıktık ve iki gün sonra, firkateynin *L'Étoile*'den daha hızlı yol almakta oluşu beni, babafingo yelkenlerini toplamak zorunda bıraktı. Ana direklerimiz çok özen gerektiriyordu. Rüzgâr değişik yönlerden fırtınaya yakın kuvvette esiyordu ve deniz çok kabarmıştı; 19'unu 20'sine bağlayan gece, istingalarından kurtulan grandi gabya yelkenimizi yitirdik. Ayın 25'inde izleyebildiğimiz bir güneş tutulması gerçekleşti. Fransa'dan *L'Étoile* ile gelen genç bir gözlemci olan Bay Verron'u, yolculuk sırasında denizde boylam hesaplamaya yarayacak yöntemlerle ilgilenmesi için gemime almıştım. Geminin tahmin edilen konumuna göre, bu gökbilimci tarafından hesaplanan tutulmanın başlama saati ayın 25'inde akşam saat dört on dokuzdu. Saat dördü altı geçe bir bulut güneşi örttü; saat dört otuz birde Güneş'i yeniden gördüğümüzde, yaklaşık bir buçuk parmaklık bir tutulma mevcuttu. Daha sonra ardı ardına geçen bulutlar Güneş'i ancak aralıklarla ve çok kısa sürelerle görebilmemize imkân tanıdı; öyle ki tutulmanın hiçbir safhasını gözlemleyemedik, dolayısıyla bulunduğumuz boylamı da buna dayanarak saptamak mümkün olmadı. Bize göre Güneş, Güneş'le Ay'ın görünen kavuşma anından önce batıyordu; tutulmanın saat dört yirmi üçte gerçekleştiğini tahmin ettik.

Ayın 26'sında, deniz dibini iskandil edebilmeye başladık ve ayın 28'i sabahında Castillas[183] kıyılarını gördük. Kıyının bu kesimi, pek yüksek değildir ve on, on iki fersah mesafeden görülür. Muhtemelen İspanyolların bir kalesinin bulunduğu demirleme yerinin girişi olduğunu tahmin ettiğimiz bir koy görür gibi olduk; bu demirleme yerinin pek elverişsiz olduğu bana söylenmişti. 29'unda La Plata Irmağı'na girdik ve Maldonado Dağları'nı gördük. O ve ertesi gün pek az ilerledik. 30'u 31'e bağlayan geceyi hemen tamamıyla rüzgârsız geçirdik; sürekli iskandil ediyorduk. Akıntılar bizi yaklaşık olarak Lobos Adası'nın bulunduğu kuzeybatıya itiyordu. Gece yarısından sonra saat bir buçukta iskandille ölçülen derinlik otuz üç kulaç

olarak belirlenince o adaya çok yakın olduğumuz kanısına vardım ve demirleme emrini verdim. Saat üç buçukta hareket ettik ve kuzeydoğu yönünde, yaklaşık iki buçuk fersah mesafede Lobos Adası'nı gördük. Başlangıçta hafif esen güney-güneybatı rüzgârı, öğleden önce güçlendi ve ayın 31'inde öğleden sonra Montevideo Körfezi'nde demir attık. *L'Étoile* bize çok zaman kaybettirmişti; çünkü hem ondan daha hızlıydık, hem de Rio de Janeiro'dan yola çıkışta her iki saatte dört parmak su alan bu yük gemisi, birkaç günlük seyirden sonra aynı süre içinde yedi parmak su almaya başlamıştı; bu da onun yelkenlerini tam açmasını engelliyordu.

Demir attıktan hemen sonra, Montevideo valisinin gönderdiği bir subay gemiye gelerek bizi selamladı; bu subay, İspanya'dan, bütün Cizvitlerin tutuklanması[184] ve mallarına el konulması emrinin alındığını, bu emri getiren gemiyle birlikte tarikata mensup kırk din adamının da görev için buraya gelmiş bulunduğunu, emrin şimdiden başlıca tarikat evlerinde hiçbir kargaşa ve dirençle karşılaşılmaksızın yerine getirildiğini, aksine bu din adamlarının başlarına gelene bilgece boyun eğerek katlandıklarını anlattı. Biraz ilerde bu önemli olayın ayrıntılarına gireceğim; Buenos Aires'te uzun süre kalış ve genel vali Don Francisco Bucarelli'nin[185] beni onurlandıran güveni sayesinde o bilgilere ulaştım.

Gün-gece eşitliğinden sonraya kadar La Plata Irmağı'nda beklememiz gerektiğinden Montevideo'da konutlar tuttuk, buraya işçilerimizi de yerleştirdik ve bir hastane kurduk. Bu ilk işler yoluna girdikten sonra, 11 Ağustos'ta, bize gerekli olan kumanyanın teminini hızlandırmak için Buenos Aires'e gittim. İspanya kralının genel levazım görevlisi bu işin sorumlusuydu, kendisini Katolik Majesteleri'ne bağlayan anlaşmada belirtilen fiyatlarla bu işi yapacaktı. Aynı zamanda Don Bucarelli'yle, her ne kadar önceden kendisine özel ulakla Don Francisco de Medina'dan haberler göndermiş olsam da, Rio de Janeiro'da olan bitenleri konuşmak istiyordum. Kendisinin, bilgece bir tutumla, Brezilya genel valisinin gösterdiği düşmanca davranışları Avrupa'ya bildirmekle yetinme ve hiçbir biçimde misillemede bulunmama kararında olduğunu gördüm. San Sacramento kolonisini birkaç gün içinde ele geçirmek onun için hiç de zor değildi; kaldı ki bu karargâh kıtlık içindeydi ve biz Rio de Janeiro'dan ayrılırken onlar için hazırlanmış olan cephane ve erzak, Kasım ayı geldiğinde hâlâ oraya ulaşmamıştı.

Genel vali, gereksinimlerimizin çabuklukla sağlanması için bana her türlü kolaylığı gösteriyordu. Ağustos sonunda bizim için peksimet ve un yüklü iki uskuna Montevideo'ya doğru yelken açmıştı. Ben de Aziz Louis Yortusu'nu kutlamak için oraya gittim. Teğmen Bouchage Şövalyesi'ni, kumanyanın geri kalanını yüklemek ve Eylül sonu için tasarladığım hareket tarihine kadar ortaya çıkabilecek işlerle ilgilenmek üzere Buenos Aires'te bırakmıştım; bir kazanın bizi altı hafta daha orada tutacağı aklıma gelmiyordu. Güneybatıdan esen şiddetli bir fırtınada, *L'Étoile*'in yakınında demirli bulunan *Saint-Fernand* adlı bir sicilli gemi demir taramış, gece vakti ona bindirmiş ve ilk darbede onun cıvadrasını ıskaça seviyesinden kırmıştı. Ardından baş taraftaki helayı ve korkulukları götürmüştü; kötü hava koşullarına ve karanlığa rağmen daha fazla hasara uğramadan kurtulmuş olması gene de iyidir.

Bu çarpışma, *L'Étoile*'de yolculuğun başından beri var olan su girişini önemli ölçüde artırdı. Gemiyi boşaltmak, hatta belki omurgası üzerinde devirerek, pruvada ve hayli altta olduğu anlaşılan deliği bulup kapatmak zorunluluk haline geliyordu. Bu işlem Montevideo'da yapılamazdı; kaldı ki orada direk onarımı için gerekli ahşabı bulmak da mümkün değildi. O nedenle Bouchage Şövalyesi'ne yazarak, durumumuzu Bucarelli Markisi'ne anlatmasını ve *L'Étoile*'in ırmakta ilerleyerek Encenada de Baragan'a varması için onayını almasını istedim; kendisine ayrıca gereksinim duyduğumuz ahşabı ve diğer malzemeyi oraya ulaştırma görevini de verdim. Genel vali bu isteklerimizi kabul etti; 7 Eylül'de, hiçbir kılavuz bulamadığım için, *La Boudeuse*'ün dülger ve kalafatçılarıyla birlikte, ertesi gün hareket etmek ve çok zorlu olduğu söylenen seyri bizzat yönetmek üzere *L'Étoile*'e çıktım. Yetki belgesine sahip *Saint-Fernand* ve *Carmen* adlı gemiler de aynı gün Montevideo'dan Encenada'ya hareket edeceklerdi ve ben de onları izlemeyi düşünüyordum. Philippe[186] adlı kılavuzun bulunduğu Saint-Fernand, sadece izleyeceği yolu bizden saklamak amacıyla ve böylece arkadaşını da zor durumda bırakarak 7'yi 8'e bağlayan gece demir aldı. Biz gene de ayın 8'i sabahı, filikalarımızı önden göndererek hareket ettik; *Carmen*, kendisine yol gösterecek bir uskunayı beklemek için kaldı. Akşam *Saint-Fernand*'ı yakaladık ve geçtik, ayın 10'unda Encenada koyunda demirledik. Kötü bir adam olduğu ölçüde yeteneksiz bir kılavuz olan Philippe, hep bizi izleyerek dümen tuttu.

Bu koyda yirmi altı toplu bir firkateyn olan *Venus*'e ve onun gibi, kısa bir süre sonra Avrupa'ya doğru yelken açmak üzere hazırlanan birkaç ticaret gemisine rastladım. Orada aynı zamanda, her türlü cephane yüklü olarak Malvinas Adaları'na dönmek üzere olan *La Esmeralda* ve *La Liebre* gemilerini de gördüm. Bu gemiler Malvinas Adaları'ndan Güney Denizi'ne geçerek Şili ve Peru'daki Cizvitleri toplayacaktı. Ayrıca bir de Temmuz sonunda Ferrol'den gelmiş *Andalous* adlı bir yelkenli daha vardı; bu *Aventurero* adlı bir başka yelkenliyle[187] birlikte yola çıkmış ama bu ikinci gemi İngilizler Sığlığı'nda batmış, ama mürettebatı kurtulmuştu. *Andalous* şimdi Tierra del Fuego'ya din görevlileri ve yerli halka hediyeler götürecekti. Bunlar Katolik kralın, o kıyılarda 1765 yılında batan *La Conception* gemisindeki İspanyollara yardımlarından ötürü borçluluk duygusunun ifadesiydi.

Baragan'da karaya indim; Bouchage Şövalyesi, ihtiyaç duyduğumuz ahşabın bir bölümünü şimdiden oraya taşıttırmıştı. Bu malzemeyi, Buenos Aires'te, kralın tersanesinden ve kimi özel tecimevlerinden büyük güçlüklerle ve çok masraf ederek derleyebilmişti. Onlar da bu malzemeyi, ırmakta batan gemilerin kalıntılarından çıkarıyorlardı. Baragan'da ise her şeyin çok yavaş yapılabilmesine yol açan her türlü zorluktan başka zaten hiçbir şey bulunmuyordu. La Escanada de Baragan aslında genişliği çeyrek fersah kadar olan küçük bir ırmağın La Plata'ya kavuştuğu yerde oluşmuş elverişsiz bir koydan ibarettir; ama bu ırmağın yatağının sadece ortasındaki dar bir kanalda su vardır. Burası her gün dolar ve buraya sadece su çekimi on iki ayaktan az olan gemiler girebilir. Bunun dışında kalan kısmında suların alçaldığı sırada sadece altı parmak kadar derinlik vardır; ama La Plata Irmağı'nda gelgit çok düzensiz olduğundan, kimi zaman egemen rüzgârlara göre arka arkaya sekiz gün süresince sular yüksek ya da alçak kalabildiğinden, şalupaların[188] boşaltılması çok zorluklar yaratır. Kaldı ki karada da hiçbir tecimevi yoktur; sadece bakımsız bir arazide şuraya buraya rastgele serpiştirilmiş evlerde, daha doğrusu sazlardan yapılmış ve derilerle örtülmüş kulübelerde geçimlerini sağlamakta zorlanan insanlar yaşar. Su çekimi bu koya giremeyecek kadar fazla olan gemiler, bir buçuk fersah batıdaki Lara Burnu'nda demirler. Orası bütün rüzgârlara açıktır; ama zeminin tutuşu oldukça iyidir, çok sıkıntılı olsa da kışlayabilirler.

Gemisinin onarımıyla görevli Bay de la Giraudais'yi Lara Burnu 'nda bırakıp Buenos Aires'e gittim; oradan kendisine, Encenada'ya girdiğinde

gemisini üzerine yatırabilmesi için büyük bir uskuna gönderdim. Oraya girebilmek için gemideki malzemeyi kısmen boşaltması gerekiyordu. Bay de Bucarelli, bunları *La Esmeralda* ve *La Liebre*'ye aktarma izni vermişti. *L'Étoile* 8 Ekim günü limana girebilecek duruma geldi ve onarımının korkulandan çok daha kısa süreceği anlaşıldı. Gerçekten gemi hafiflemeye başlar başlamaz su girişi görülür ölçüde azaldı ve sonra, baş tarafta su çekimi sekiz ayağa düştüğünde durdu. Gerçekten karina üst kaplama tahtalarından birkaçını sökünce, dipten yukarı doğru sekiz buçuk ayak su çekimi düzeyinden başlayan, yaklaşık dört buçuk ayaklık bölümde karina kaplamalarının dişlerinin, baş bodoslama üzerindeki aşozlara katıksız oturtulmuş olduğu görüldü. Ayrıca, tapaları takılmamış iki burgu deliği bulundu. Bütün bu avarya hızla onarıldı, yeni karina kaplamaları yerleştirildi, yeni bir cıvadra yapıldı ve yerine takıldı, gemi bütünüyle kalafatlandı; ayın 21'inde Lara Burnu'na döndü ve orada İspanyol firkateynlerine aktardığı yükünü tekrar aldı. Gene orada, benim koya gönderdiğim ahşabı, unu, peksimeti ve diğer malzemeyi yükledi.

Venus ve diğer dört gemi Eylül sonunda Cadiz'e doğru yola çıktı. Bu gemiler deri yüklüydü, ayrıca iki yüz elli Cizvit ve Malvinas Adaları'ndan ayrılan Fransız aileleri taşıyorlardı. Fransız ailelerden yedisi yer bulamamış ve başka bir sefere kalmıştı. Bucarelli Markisi onları Buenos Aires'e getirtti, kendilerine geçimlik ve konut sağladı. Aynı tarihlerde, Buenos Aires'e yollanan sicilli gemi *Diamant*'ın ve Lima için yola çıkmış bir başka sicilli geminin, *Saint-Michel*'in geldikleri duyuldu. Bu ikinci geminin durumu çok kötüydü. Horn Burnu'nda kırk beş gün boyunca rüzgârlarla mücadele ettikten sonra, mürettebatından otuz dokuz kişi ölmüş, kalanlar iskorbüte yakalanmış, bir dalganın alıp götürdüğü dümeninden yoksun biçimde bu ırmağa dönmek zorunda kalmıştı; Cadiz'den yola çıktıktan yedi ay sonra Maldonados Limanı'na vardığında gemide henüz işe yarar durumda sadece üç gemici ile birkaç zabit vardı. İspanyolların talebi üzerine bu gemiyi Montevideo'ya getirmek üzere bir subayla birkaç gemici görevlendirdik. Mart ayında Ferrol'den yola çıkan İspanyol firkateyni *L' Aigle,* 5 Ekim günü buraya vardı. *Santa Catarina* Adası'na uğramış ve Portekizliler gemiye el koymuşlardı. O sıralarda *Le Diligent*'ı da Rio de Janeiro'da tutuyorlardı.

YEDİNCİ BAŞLIK

Paraguay'daki din görev heyetleri ve Cizvitlerin bu ilden çıkarılmalarına ilişkin ayrıntılar.

La Plata Irmağı'ndan çıkmak üzere hazırlıklarımıza hız verdiğimiz sırada Bucarelli Markisi de Uruguay'a geçmek üzere hazırlık yapıyordu. Kendisine bağlı eyaletin bütün illerinde Cizvitler daha önceden tutuklanmıştı, bu ildeyse genel vali, Katolik kralın buyruğunu bizzat kendisi yerine getirme niyetindeydi. Buradaki halka, kendileri için düşünülen yeni düzeni kabul ettirmek ya da onları kargaşa içine itmek, alınacak ilk önlemlere bağlıydı. Ancak, bu alışılmadık yönetimin yarattığı felaketlerden gördüklerimi ayrıntılarıyla anlatmazdan önce, onun kökeni, gelişimi ve biçimine birkaç sözcükle değinmek gerekir. Ben bunları *sine ira et studio quorum causas procul habeo* [189] nakledeceğim.

Cizvitler bu verimli topraklara ilk kez 1580 yılında kabul edilmişlerdir; ondan sonra, III. Felipe'nin saltanatında Avrupa'da Paraguay adı verilen, Amerika'daysa daha doğru biçimde, kıyısında yerleştikleri ırmağa atfen Uruguay denilen, herkesçe bilinen yerleşimlerini kurmuşlardır. Bunlar her zaman küçük topluluklara bölünmüşlerdi; önceleri güçsüz ve az sayıdaydılar, ama birbirini izleyen gelişmeler sonunda sayıları, Uruguay Irmağı'nın sağ kıyısında yirmi dokuz, sol kıyısında sekiz olmak üzere toplam otuz yediye çıkmıştır. Bunların her biri, tarikatın kisvesini taşıyan iki Cizvit tarafından yönetiliyordu. Hükümdarların, eğer biri diğerine zarar vermiyorsa bir araya getirebildikleri iki saik, yani din ve menfaat, İspanyol monarklarını, bu Yerlilerin Hıristiyanlığı kabul etmelerini ister duruma getirmiştir. Onları Katolikleştirmekle bir yandan yabanıl insanlar uygarlaştırılıyor, bir yandan da geniş ve verimli bir ülke ele geçiriliyordu: bu, anavatana yeni bir zenginlik kaynağı yaratmak ve aynı zamanda gerçek Tanrı'ya inanan insanlar kazanmak anlamına geliyordu. Cizvitler bu görüşleri hayata geçirmeye talip oldular; ama böylesine güç bir girişimde başarılı olabilmek için, il valilerinden bağımsız olmaları gerektiğini, hatta hiçbir İspanyolun ülkeye ayak basmaması gerektiğini ileri sürdüler.

Bu talebin gerekçesi şuydu: Avrupalıların kötülükleri, dini yeni kabul etmişlerin heyecanını azaltabilir, hatta onları Hıristiyanlıktan

uzaklaştırabilirdi; ayrıca İspanyolların yukardan bakan halleri, fazla ağırlaştırılmış bir boyunduruğa karşı nefret duymalarına yol açabilirdi. İspanya sarayı, bu gerekçeleri haklı bularak din görevlilerinin valilerin yetkesi altında olmamalarını ve hazineden kendilerine her yıl, ekin alanı açma masraflarına karşılık olarak altmış bin kuruş ödenmesini kabul etti. Yerleşimler kurulup topraklar işlenmeye başladıktan sonra, Yerliler krala her yıl on sekiz ila altmış yaşları arasındaki her erkek için bir kuruş ödeyecekti. Misyonerlerin Yerlilere İspanyolcayı öğretmesi de şart koşuldu; ama bu hüküm pek yerine getirilmiş gibi görünmüyor.

Cizvitler, kendini dine adamış insanların cesareti ve gerçekten meleklere özgü bir sabırla işe giriştiler. Bir günü diğerine benzemeyen, hoyrat, bağımsızlıklarına olduğu kadar tembelliklerine de bağlı bu adamları yanlarına çekmek, orada tutmak, boyun eğmeye ve çalışmaya razı etmek için bu iki özellik de gerekliydi. Engeller bitmek bilmiyor, her adımda yeni güçlükler ortaya çıkıyordu; ama gayretleriyle her şeyin üstesinden geldiler ve misyonerlerin incelikleri, ormanların bu yabanıl insanlarını sonunda onların ayaklarına getirdi. Gerçekten Cizvitler onları konutlara yerleştirdiler, yasalar koydular, onlara yararlı ve hoş sanatlar öğrettiler; sonunda ahlak kuralları olmayan ve dinsiz, barbar bir kavimden, nazik, terbiyeli ve Hıristiyan âdetlerine özenle uyan bir halk yarattılar. Havarilerinin inandırıcı belâgatine hayran Yerliler, onların mutlulukları için kendilerini feda eden bu insanlara gönüllü olarak boyun eğdiler; öyle ki, İspanya kralını düşündüklerinde, gözlerinde onu Ignacio de Loyola'nın kisveleri içinde canlandırıyorlardı.

Ama gene de 1757 yılında bir ara, onun egemenliğine karşı bir başkaldırı olmuştur. Katolik kral Portekiz'le, San Sacramento yerleşimine karşılık, Uruguay Irmağı'nın sol kıyısındaki yerleşimleri değişmişti. Birçok defa sözünü ettiğimiz muazzam kaçakçılığa son verme isteği Madrid sarayını böyle bir değişime zorlamıştı. Uruguay Irmağı böylece, iki krallığa ait toprakların sınırı haline geliyordu; Portekizlilere terk edilen yerleşimlerde yaşamakta olan Yerliler ırmağın sağ kıyısına taşınıyor ve yer değiştirmelerinin gerektirdiği ek çalışmaya karşılık nakdi bir tazminat alıyorlardı. Ama ocaklarına alışmış bu insanlar, değer kazanmış topraklarını terke ve yeni toprakları tarıma açmaya mecbur kalmayı kabul edemediler, silahlarına sarıldılar. Paulista'lar denilen ve bir ara bir cumhuriyet biçiminde örgütlenen Brezilya kökenli haydutlardan kendilerini koruyabilmeleri için,

uzun zamandan beri silahlanma hakları vardı. Bu başkaldırı, başlarında hiçbir Cizvit olmaksızın başladı. Hatta onların, papazlık görevlerini sürdürmek üzere zorla köylerde tutuldukları bile söylendi.

La Plata Eyaleti'nin genel valisi Don Joseph Andonaighi isyancılara karşı harekete geçti; Montevideo valisi Don Joachim de Viana da onu izledi. İki binden fazla Yerlinin öldüğü bir çarpışmada onları bozguna uğrattı. Sonra ülkenin fethine girişti; Don Joachim ise, kazanılan bir çarpışmanın yarattığı korkuyu görünce, altı yüz adamıyla birlikte ülkenin tamamını ele geçirmeye kalkıştı. Nitekim saldırdığı ilk yerleşimi hiçbir dirençle karşılaşmaksızın ele geçirdi; bundan sonra diğerleri teslim oldular.

Bu olaylar üzerine İspanya sarayı, don Joseph Andonaighi'yi geri çağırdı ve Don Pedro Cevallos, onun yerini almak üzere Buenos Aires'e geldi. Aynı anda Viana da yerleşimleri terk etme ve birliklerini geri çekme emrini aldı. Ondan sonra iki krallık arasında tasarlanan değişimden bir daha söz edilmedi ve İspanyollarla birlikte Yerlilere karşı savaşan Portekizliler, onlarla birlikte geri döndüler. İşte bu sefer sırasında, Kral Nicolas'ın göreve getirildiği söylentisi Avrupa'da yayıldı; gerçekten isyancılar bu Yerliyi, bir kukla krallığın başına getirmişlerdi.

Don Joachim de Viana yerleşimleri terk etme emrini aldığında, Yerlilerden, oradaki yaşamlarından hoşnut olmayan büyük bir bölümün kendisini izlemek istediğini bana söylemişti. Buna karşı çıkmışsa da, yedi ailenin kendisiyle gelmesine engel olamamış ve onları Maldonados'a yerleştirmişti; onlar şimdi orada çalışma ve üretmenin en güzel örneğini vermektedirler. Yerlilerin hoşnutsuzluğu konusunda söyledikleri beni şaşırtmıştır. Onların nasıl yönetildikleri konusunda okuduğum bunca şeyle bunu nasıl bağdaştırabilirdim? Bu yerleşimlerde geçerli yasaları, insanlara mutluluk veren ve bilgelik kazandıran örnek bir yönetimin yasaları olarak göstermeye hazırdım.

Gerçekten, sadece manevi silahlarla kurulmuş ve ancak ikna yoluyla sağlamlaştırılmış bu büyüleyici yönetime, genel çizgileriyle ve uzaktan bakıldığında, insanlık için bundan daha onurlu bir kurum var mıdır diye sorulabilir. Talihli bir iklimde, bitek topraklar üzerine yerleşmiş bir toplumdur bu; bütün üyeleri çalışkandır ve orada hiç kimse kendisi için çalışmaz; ortaklaşa tarımın ürünleri, son zerresine kadar kamu depolarına konulur; ve oradan herkese beslenmesi, giyinmesi ocağının devamı için

gerekenler dağıtılır. Güçlü yıllarında insan, çalışmasının ürünüyle yeni doğan çocuğu besler; sonra zaman kendisinin gücünü alıp götürdüğünde, evvelce ödünç verdiği hizmetleri bu kez yurttaşlarından görür. Kişisel konutlar kullanışlıdır, kamusal yapılar güzeldir; ibadetler her yerde aynıdır ve özenle yerine getirilir; bu mutlu halk ne sınıf ne de mevki bilir, zenginlikten ve zekâdan da korunmuştur. İşte bu misyoner yerleşimleri, uzaktan ve perspektifin yarattığı yanılsama nedeniyle böyle görünür olmalıydı ve bana da böyle görünüyordu. Ama yönetim konusunda, kuram ile gerçek arasında muazzam bir mesafe vardı. Yüz görgü tanığının oybirliğiyle bana anlattığı aşağıdaki ayrıntılar beni buna inandırmıştır.

Din görevlilerinin kurdukları bu yerleşimlerin içinde bulunduğu topraklar, kuzeyden güneye iki yüz, doğudan batıya ise yüz elli fersah genişliğindedir ve üzerinde yaklaşık üç yüz bin kadar nüfus yaşar; her türlü ağacın bulunduğu uçsuz bucaksız ormanlarla kaplıdır, geniş otlaklarda en az iki milyon baş hayvan vardır, güzel ırmaklar bu toprakların iç taraflarını canlandırır ve her kesiminde ulaşıma ve ticarete olanak verir. İşte ülke böyledir; peki ülkede yaşam nasıldır? Ülke belirttiğimiz gibi kilise bölgelerine ayrılmıştır ve her bölge iki Cizvit tarafından yönetilmektedir; bunlardan biri papaz diğeri onun yardımcısıdır. Yerleşimlerin idame masrafları çok fazla değildir, Yerliler, kendi çalışmalarının ürünleriyle beslenir, giydirilir ve barındırılırlar; en çok harcama gerektiren, görkemli biçimde inşa edilmiş ve bezenmiş kiliselerin bakımıdır. Topraktan elde edilen ürünlerden geri kalanı ve bütün hayvanlar Cizvitlere aittir; onlarsa Avrupa'dan değişik işler için gerekli araç-gereçler, pencere camı, bıçaklar, dikiş iğneleri, tasvirler, tespihler, tüfekler ve barut getirtirler. Yıllık gelirleri pamuk, içyağı, deri, bal ve özellikle de *mate*'den kaynaklanır; *mate* daha çok Paraguay otu adıyla bilinir ve bütün İspanyol Hintelleri'nde çay yerine geçer ve çok tüketilir; bunun ticaretini de sadece Cizvit tarikatı yapar.

Yerliler papazlara öylesine kölece boyun eğmişlerdi ki, görülen kabahatlerinden ötürü yalnızca din okullarındaki gibi kırbaçlanmayı kabullenmekle kalmıyor, ayrıca zihni kabahatlerinden ötürü, bizzat kendileri başvurup, cezalandırılmayı istiyorlardı. Her kilise bölgesinde, papazlar her yıl, yönetimin ayrıntılarını üstlenen *corregidor*'ları[190] ve görevlileri seçerlerdi. Seçim törenleri, yılın birinci günü kilisenin önündeki meydanda yapılır, çanlarla ve başka her türlü çalgıyla duyurulurdu. Seçilenler papazların ayağına varır ve görevlerinin simgelerini alırdı, ama

bu simgeler, onları da diğerleri gibi kırbaçlanmaktan kurtaramazdı. En önemli ayrıcalıkları, her iki cinsten diğer Yerlilerin bütün giysileri pamuklu dokumadan bir gömlekten ibaretken, onların kisve giymeleriydi. Gerek kilise, gerekse papazın yortuları herkesin katıldığı eğlencelerle, hatta tiyatro gösterileriyle kutlanırdı; bu oyunlar herhalde bizde *gizemler* adı verilen eski piyeslere benzerdi.

Papaz, kilisenin yakınında büyük bir evde yaşıyordu; bu eve bitişik iki bina daha vardı, bunlardan birinde türlü zanaatlar için işlikler ile müzik, resim, heykel, mimarlık okulları bulunuyordu; bu sanatlar için İtalya'dan öğretmenler geliyordu. Yerlilerin kolayca öğrendikleri söyleniyor. Diğer kanatta ise yaşlı kadınların gözetimi ve denetimi altında çeşitli işlerle uğraşan çok sayıda genç kız bulunuyordu: buraya *guatiguasu* ya da papaz okulu adı veriliyordu. Papazın dairesi bu iki binayla içerden bağlantılıydı.

Bu papaz sabah saat beşte kalkar, bir saat boyunca kendi kendine sessizce dua eder, saat altı buçukta ayini yönetir, yedide elini öptürürdü. Ondan sonra her aile başına bir ons *mate* dağıtılırdı. Ayinden sonra papaz kahvaltı yapar, dua kitabını okur, en önde gelen dört tanesi kendisinin bakanları olan *corregidor*'larla çalışır, okulları ve işlikleri ziyaret ederdi. Eğer dışarı çıkacaksa mutlaka at sırtında ve ardında büyük bir alayla çıkardı. Saat on birde öğle yemeğini yardımcısıyla birlikte yer, öğleye kadar onunla söyleşir, sonra ikiye kadar öğle uykusuna yatardı. Tespihle dua zamanına kadar dairesinden çıkmazdı; ondan sonra saat yediye kadar sohbet edilir, ardından papaz akşam yemeğini yerdi; saat sekizde yattığı kabul ediliyordu.

Halk ise sabah saat sekizde, ya tarlalarda ya da işliklerde çalışmaya başlıyordu; *corregidor*'lar onların zamanlarını nasıl kullandıklarını çok ciddi bir biçimde izliyorlardı. Kadınlar pamuk ipliği eğiriyorlardı; her pazartesi onlara bir miktar pamuk dağıtılırdı; hafta sonunda bunu eğirilmiş olarak geri getirmeleri gerekirdi. Saat beş buçukta tespih duası için toplanılıyor ve papazın eli tekrar öpülüyordu. Ardından, her birinin sekiz kişiden oluştuğu varsayılan hane başına bir ons *mate* ve dört libre sığır eti dağıtılıyordu; bunun yanı sıra mısır da veriliyordu. Pazar günleri çalışılmıyordu; kutsal ayin daha uzun sürüyordu, sonra da Yerliler hayatlarının diğer yanları kadar hüzünlü kimi oyunlar oynuyorlardı.

Bu ayrıntılı açıklamaya bakıldığında Yerlilerin bir anlamda hiçbir şeye sahip olmadıkları, çalışma ve dinlenme açısından zalimce sıkıcı bir

tekdüzeliğe tabi oldukları görülür. Haklı olarak, öldürücü niteliği kabul edilen bu sıkıntı, bize aktarılanları açıklamaya yetiyor: hiçbir duraksama göstermeksizin hayatlarına son veriyor ve yaşamadan ölüyorlardı. Hasta düştüklerinde iyileştikleri pek ender görülüyordu; kendilerine ölümden kaygı duyup duymadıkları sorulduğunda, hayır diyorlar ve bunu gerçekten böyle düşünen insanlar gibi dile getiriyorlardı. Şimdi, İspanyollar bu yerleşimlere girdiğinde, manastır mensupları gibi yönetilen bu halkın, bu kuşatılmışlığı zorlamak için güçlü bir istek duymasına şaşırmamak gerekir. Kaldı ki Cizvitler bize bu Yerlileri, ancak bir çocuğun zekâsına ulaşabilecek türde insanlar olarak sunuyorlardı; sürdükleri hayat, bu büyük çocukların, küçüklerin neşesini tatmalarını engelliyordu.

Avrupa'daki olayların yansımaları Yeni Dünya'da bunca yılda ve bunca sabırla yapılanları yıktığında, Cizvit tarikatı yerleşimleri genişletme çabasındaydı. İspanya sarayı, Cizvitleri defetme kararı aldığında, bu işlemin, bütün o geniş topraklarında aynı anda gerçekleştirilmesini istedi. Cevallos, Buenos Aires'ten geri çağrıldı ve yerine geçmek üzere Don Francisco Bucarelli atandı. Bu zat, kendisine verilen görev hakkında bilgilendirildikten sonra, ama pek uzun sürmeyecek bir zamanda yeni bir emir alıncaya kadar uygulamayı başlatmaması için uyarılarak yola çıkarıldı. Bu girişimin sırrı sadece kralın günah çıkarıcısı Aranda Kontu ve birkaç bakan tarafından paylaşılıyordu. Bucarelli, 1767 yılının başlarında Buenos-Aires'e vardı.

Don Pedro Cevallos'un İspanya'ya geri dönüşünden sonra, hem La Plata eyaleti hem de Şili ile ilgili emirnameler küçük bir gemiyle Bucarelli Markisi'ne gönderildi. General bu emri karadan Şili'ye ulaştıracaktı. Bu gemi, 1767 yılının Haziran ayında La Plata Irmağı'na vardı ve vali, biri Peru genel valisine diğeri Şili yönetiminin başkanına yönelik emirnameleri iletmek üzere iki subayını derhal yola çıkardı. Ardından kendi eyaletinin, Cizvitlerin bulunduğu, Cordoba, Mendoza, Corrientes, Santa Fe, Salta, Montevideo ve Paraguay gibi yörelerine kendi emirlerini gönderdi. Oralardaki komutanlar arasında istediği ölçüde çabukluk, gizlilik ve kararlılıkla harekete geçebileceğinden kuşku duyduğu kişiler olduğundan, emirlerini onlara ulaştırırken, ayrıca bu emirlerin ancak uygulamaya geçiş tarihi olarak saptadığı günde, belirttiği bazı kişiler huzurunda açılmasını da istedi; bu kişiler o yerde gerek dini gerekse yönetsel en üst makamlarda görevliydiler. Cordoba kendisini özellikle ilgilendiriyordu. Çünkü

Cizvitlerin başlıca merkezi de, en yüksek din görevlisinin daimi konutu da buradaydı. Misyonlarda görevlendirilecek ve yerleşimleri yönetecek tarikat mensupları orada eğitilir, kendilerine ülkenin dili ve âdetleri öğretilirdi; en önemli belgeler orada olmalıydı. Don Bucarelli, özellikle güvendiği bir subayını, o yere kral naibi olarak atamak suretiyle görevlendirdi ve bu nedenle de bir askeri birlik gönderdi.

Artık misyonerlerin bulunduğu yerlerde kralın buyruğunu uygulamaya koyma zamanıydı ve bu nazik bir andı. Yerleşimlerde, Cizvitler herkesin önünde tutuklandığında, Yerlilerin bunu kabullenip kabullenmeyecekleri bilinmiyordu ve şiddet kullanarak gerçekleştirilecek bu eylemin, her türlü olasılığa karşı, yeterince güçlü bir askeri birlikle desteklenmesi şarttı. Kaldı ki, Cizvitleri çekip almazdan önce, onların yönetimlerinin yerine konacak bir başka yönetim biçiminin hazırlanması ve böylece yönetim boşluğunun yaratacağı karışıklıkları önleme zorunluluğu yok muydu? Genel vali biraz beklemeye karar verdi ve şimdilik, bütün görev heyetlerine bir yazı göndererek, her birinden bir *corregidor* ile bir Yerli reisinin kralın mektuplarını almak üzere hemen makamına gelmelerini istedi. Bu emri, Cizvit cemaatinin sınır dışı edilmesi haberi ulaşmazdan önce Yerlilerin yola çıkmalarını sağlamak üzere en ivedi biçimde gönderdi. Böylece iki amaca ulaşmış oluyordu: birincisi, Cizvitleri uzaklaştırdığında, yerleşimlerdeki halkın sadakatini sağlama alacak rehineler ele geçirmek; ikincisi de Buenos Aires'te kendilerine yapılacak iyi muameleyle önde gelen Yerlilerin sevgisini kazanmak ve onları, artık vesayetten kurtularak, kralın diğer uyruklarının yararlandığı aynı ayrıcalık ve olanaklardan yararlanmaya başladıklarında girecekleri yeni düzen hakkında bilgilendirmekti.

Her şey büyük bir gizlilik içinde kararlaştırılmıştı, ve her ne kadar generale hitaben yazılmış mektuptan başka hiçbir mektup getirmeyen bir geminin gelişi şaşkınlık yaratmış olsa da, halk bunun nedenini tahminden çok uzaktı. Genel uygulama günü, bütün ulakların hedeflerine ulaşabilecekleri zaman hesaplanarak kararlaştırılmıştı ve vali o günü sabırsızlıkla beklemekteydi. O sırada kralın, Cadiz'den yola çıkmış *Andalous* ve *Avanturero* adlı iki yelkenlisinin gelişi, bütün bu önlemleri az kalsın boşa çıkarıyordu. Genel vali, Montevideo valisine bir emir vererek, eğer Avrupa'dan herhangi bir gemi gelecek olursa, kendisine haber verilmeden gemidekilerin hiç kimseyle görüştürülmemesini istemişti; ama belirttiğimiz gibi bu iki yelkenliden biri, ırmağın girişinde batmıştı ve

mürettebatını kurtarmak ve durumunun zorunlu kıldığı yardımı götürmek gerekiyordu.

Bu iki yelkenli İspanya'dan yola çıktığında oradaki Cizvitler tutuklanmıştı: böylece bu haberin yayılmasını önlemek artık mümkün değildi. Bu gemilerin mürettebatından bir subay hemen Bucarelli Markisi'ne gönderildi ve 9 Temmuz akşamı saat onda Buenos Aires'e vardı. Vali hiç duraksamadı ve bütün mevki komutanlarına, emirnameleri açmalarını ve gereğini en ivedi biçimde yerine getirmelerini isteyen bir emir gönderdi. Gece yarısını iki saat geçe bütün ulaklar yola çıkmış ve Buenos Aires'teki iki Cizvit merkezi, uyandırıldıkları anda düş gördüklerini sanan ve belgelerine el konup tutuklanan Cizvit papazları şaşkınlık içindeyken ele geçirilmişti. Ertesi sabah bütün kentte, Cizvitlerle temasa geçecek herkese ölüm cezası uygulanacağı ilan edildi ve söylenenlere bakılırsa, onlar hesabına Cordoba'ya haber iletmek isteyen beş tüccar tutuklandı.

Kralın buyrukları bütün kentlerde aynı kolaylıkla uygulandı. Cizvitler her yerde, en küçük bir ön işaret olmaksızın ele geçirildiler ve belgelerine el kondu. Askeri birlikler nezaretinde bulundukları evlerden çıkarıldılar; bu askerlere kaçmaya kalkışacak olanlara ateş açma emri verilmişti. Ama bu noktaya gelme ihtiyacı duyulmadı. Cizvitler tevekkülle katlandılar; kendilerine kalkan el karşısında boyun büktüler ve günahlarının, şimdi Tanrı'nın onlara verdiği cezayı haklı kıldığını kabul ettiklerini söylediler. Sayıları yüzden fazla olan Cordoba Cizvitleri, Ağustos sonunda Encenada'ya getirildi, kısa bir süre sonra Corrientes'in, Buenos Aires'in ve Montevideo'nun Cizvitleri de oraya getirildiler. Derhal gemilere bindirildiler ve bu ilk kafile, daha önce de belirttiğimiz gibi, Eylül sonunda yola çıktı. Bu sırada diğerleri, Buenos Aires'e doğru yoldaydılar; orada bir başka kafilenin hareketini bekleyeceklerdi.

13 Eylül günü bütün *corregidor*'lar ve maiyetlerinde birkaç Yerli ile birlikte her yerleşimden bir boy reisi Buenos Aires'e geldi. Davet edilmelerine yol açan konuya ilişkin hiçbir bilgileri olmaksızın yerleşimlerinden ayrılmışlardı. Yolda aldıkları haberler onları etkilemiş ama yollarına devam etmekten alıkoymamıştı. Papazların, sevgili yeni dindaşlarına yola çıkmadan önce verdiği tek öğüt, genel valinin kendilerine anlatacaklarına hiç inanmamalarıydı. Onlara "Çocuklarım, kendinizi bir sürü yalan dinlemeye hazırlayın" demişlerdi. Buenos Aires'e vardıklarında

doğruca hükümet konağına götürüldüler; gelişleri sırasında ben de oradaydım. At üzerinde geldiler; yüz yirmi kişiydiler ve iç içe iki hilal biçiminde dizildiler: Guarani'lerin dilini bilen bir İspanyol onlara tercümanlık yapıyordu. Genel vali balkona çıktı; hoş geldiniz, şimdi gidin dinlenin dedi; kralın niyetini kendilerine tebliğ edeceği zamanı kararlaştırdığında haber vereceğini söyledi. Kısaca, onları tutsaklıktan kurtarmak ve şimdiye kadar yararlanamadıkları varlıklarının sahibi kılmak için buraya gelmiş olduğunu ekledi. Hep birlikte, sağ ellerini havaya kaldırıp bağırarak ve krala ve valiye sonsuz refah dileyerek yanıtladılar. Gayri memnun görünmüyorlardı, ama yüzlerinde sevinçten daha çok şaşkınlık izleri seziliyordu. Hükümet konağından çıkışlarında bir Cizvit evine götürüldüler; orada kral hesabına barındırıldılar, beslendiler ve bakıldılar. Vali onları çağırdığında, ünlü reis Nicolas'ı da ismen istemişti; ama bir mektupla ileri yaşının ve sakatlığının onun yolculuk etmesine izin vermediğini bildirdiler.

Ben Buenos Aires'ten ayrılırken yerliler henüz generalin huzuruna davet edilmiş değillerdi. Onlara İspanyolların yaşam biçimini görmek ve biraz da dillerini öğrenebilmeleri için zaman tanımak istiyordu. Birçok defa onları görmeye gittim. Bana miskin göründüler; tuzağa düşmüş hayvanların o aptalca duruşunu buldum onlarda. Bana çok eğitimli olduklarını söyleyenler oldu; ama sadece Guarani dili konuştuklarından bilgilerinin düzeyini değerlendirme olanağı bulamadım; sadece bir gün, bize çok iyi bir müzisyen olduğu söylenen bir boy reisinin keman çalışını dinledim; bir sonat çaldı. Mekanik bir orgun *obligato* notalarını duyuyorum sandım. Öte yandan, Buenos Aires'e varışlarından kısa bir süre sonra, Cizvitlerin sınır dışı edilmelerine ilişkin haberler misyonlara ulaştığında, Bucarelli Markisi, Cizvitlerin o sırada Buenos Aires'te bulunan önderinden bir mektup aldı; bu mektupta kendisinin ve bütün yerleşimlerin kralın buyruklarına boyun eğdiği belirtiliyordu.

Uruguay Irmağı kıyılarındaki bu *Guarani* ve *Tape* yerleşimleri, Cizvitlerin Güney Amerika'da kurdukları yegâne misyonlar değildi. Daha kuzeyde *Mojo*'ları, Chiquito'ları ve Avipone'leri bir araya getirmiş ve aynı yasalara bağlamışlardı. Ayrıca Şili'nin güneyinde, Chiloe Adası taraflarında yeni yerleşimler kurmaktaydılar; birkaç yıl önce de bu eyaletten Peru'ya geçmek için, Chiquito'ların topraklarından geçen ve o güne kadar kullanılan yoldan daha kısa bir yol açmışlardı. Girdikleri bütün topraklarda tarikatın

inancını belirten sözü kazıdıkları levhaları direklere çakıyorlardı; yerleşimlerin kendileri tarafından hazırlanmış haritalarında bu yerler *oppida christianorum*[191] adı altında gösteriliyordu.

Bu eyalette Cizvitlerin mallarına el konulurken, merkezlerinde çok miktarda gümüş bulunması bekleniyordu; ama pek az bulunabildi. Aslında depoları hem bu ülkede üretilmiş hem de Avrupa'dan getirilmiş her türden malla doluydu. Hatta bu eyalette hiç tüketilmeyen mallar bile bulunuyordu. Sahip oldukları esirlerin sayısı da kabarıktı, sadece Cordoba merkezinde üç bin beş yüz esir bulunuyordu.

Buenos Aires halkının, el konulan Cizvit belgelerinde bulunduğunu iddia ettiği şeylere ilişkin bütün ayrıntıları yazmaya kalemim elvermiyor; henüz pek yeni kin duyguları, gerçeğe dayalı iddialarla temelsiz isnatları birbirinden ayırabilmeye engeldir. Ben, tarikatın dünyevi emellerine ilişkin sırlarını bilmeyen ve çoğunluğu oluşturan mensubunun hakkını teslim etmeyi yeğliyorum. Eğer bu bünyede birkaç entrikacı var idiyse de, iyi niyetli dindarlardan oluşan büyük çoğunluk bu toplulukta sadece kurucusunun inancını izliyor ve hem düşüncede hem de eylemde, kendilerini adadıkları Tanrı'ya hizmet ediyorlardı. Ayrıca Fransa'ya dönüşümden sonra Bucarelli Markisi'nin, Buenos Aires'ten misyonların üzerine gitmek üzere 14 Mayıs 1768'de harekete geçtiğini ve Katolik kralın buyruklarının yerine getirilmesinde hiçbir engelle, hiçbir direnmeyle karşılaşmadığını öğrendim. Bu ilginç olayın nasıl bittiği konusunda bir fikir edinebilmek için, birinci sahneye ilişkin ayrıntılar içeren aşağıdaki iki parçanın okunması yeterli olur. Burada Uruguay Irmağı üzerinde bulunan ve generalin yolu üzerindeki ilk durak olan *Yapegu* yerleşiminde olup bitenler anlatılmaktadır.

Paraguay'daki görev heyetlerine yönelik harekâta katılan birliklerden birinin komutanı, Majorka alayından bir humbaracı yüzbaşının mektubunun çevirisi.

Yapegu, 19 Temmuz 1768

"Dün büyük mutluluk içinde buraya ulaştık; generalimize yapılan karşılama çok görkemliydi ve böylesine basit ve benzer kutlamalara bu denli az alışık bir halktan beklenmeyecek türdeydi. Burada, çok sayıdaki

kilise süslerinden yana zengin bir din okulu bulunuyor; çok miktarda gümüş eşya da var. Yerleşim Montevideo'dan biraz daha küçük, ama ondan daha düzenli ve daha kalabalık. Evler öylesine bir örnek ki, birini gördünüz mü hepsini görmüş gibi oluyorsunuz; aynı şekilde bir kadın ve bir erkek görünce de bütün halkı görmüş oluyorsunuz, çünkü giyimlerinde en küçük bir farklılık bile yok. Çok sayıda müzisyen var ama hepsi çok vasat.

Bu yerleşimin yakınlarına ulaştığımız anda, Ekselansları, İsa Tarikatı'nın eyalet başkanı papaz ile diğer altı papazın yakalanmaları ve güvenli bir yere konulmaları emrini verdi. Önümüzdeki günlerde Uruguay Irmağı yoluyla buradan gidecekler. Ama ilkin, bütün meslektaşları aynı akıbeti paylaşıncaya kadar Salto'da tutulacaklarını sanıyoruz. Biz de Yapegu'da beş altı gün kalacağımızı, ardından en son misyona kadar yolumuza devam edeceğimizi sanıyoruz. Bize mümkün olabilecek bütün yiyecek ve içeceği sağlayan generalimizden çok memnunuz. Dün bir opera seyrettik, bugün bir temsil daha olacak. Bu iyi insanlar bildikleri ve ellerinden gelen her şeyi yapıyorlar.

Dün ayrıca meşhur Nicolas'ı, hani şu, hapiste tutulması yararlı olacak kişiyi de gördük. Acınacak bir durumdaydı ve neredeyse çıplaktı. Kendisi yetmiş yaşında, sağduyulu birine benziyor. Ekselansları onunla uzun uzadıya konuştu ve bu görüşmeden çok memnun görünüyordu.

İşte size anlatabileceğim bütün yenilikler bundan ibaret."

Ekselansları Don Francisco Bucarelli y Ursua'nın, Paraguay'da, Guarani halkının topraklarında Cizvitler tarafından kurulmuş Yapegu yerleşimine 18 Temmuz 1768 tarihinde girişinin, Buenos Aires'te yayınlanmış anlatısı.

"Sabah saat sekizde, Ekselansları, Yapegu'ya bir fersah uzaklıkta bulunan Saint-Martin Kilisesi'nden çıktı. Kendisine humbaracılar ve süvarilerden oluşan muhafızları eşlik ediyordu; iki saat öncesinde Majorka humbaracılarından oluşan bölüklerini, sallar ve kayıklarla aşmaları gereken *Guavirade* çayından geçişi hazırlamak ve desteklemek için göndermişti. Bu çay yerleşime yaklaşık yarım fersah mesafededir.

Ekselansları çayı geçer geçmez, kraliyet bayrağını taşıyan Yapegu sancaktarı eşliğinde kendisini bekleyen Yerli boylarının reisleri ve yerleşimlerin *corregidor*'ları tarafından karşılandı. Ekselansları bu gibi

koşullarda âdet olan bütün saygı ve onurları kabul buyurduktan sonra, resmen kente girmek üzere atına bindi.

En önde süvariler gidiyor, onları Ekselânsın önünden yürüyen iki yaver izliyordu; Ekselansın arkasından da iki Majorka humbaracı bölüğü geliyordu; onları Yerli boy reislerinin alayı ile *corregidor*'lar ve bu yörenin çok sayıda atlısı izliyordu.

Kilisenin önündeki büyük meydana varıldı. Orada Ekselansları attan inince, seferin piskopos naibi Don Francisco Martinez, onu karşılamak üzere kilise kapısının merdivenlerine çıktı. Kendisine papaz evine kadar eşlik etti ve bütünüyle Guarani'lerden oluşan bir orkestranın çaldığı ve söylediği *Te Deum*'u başlattı. Bu tören sırasında topçular üç pare top attı. Ekselansları daha sonra papazlar kurulu binasında ikametlerine ayrılan daireye gitti; birlik de binanın çevresinde kamp kurdu. Daha sonra Ekselansın emri üzerine birlik, *Guatiguasu* ya da *la Casa de las recogidas*'a, kapanmış kadınlar evine yerleşti."

Cizvit yerleşimlerinde gerçekleşen bu devrim yolculuğumuzun en ilginç olaylarından biriydi; şimdi biz yolculuğumuza geri dönelim.

SEKİZİNCİ BAŞLIK

Montevideo'dan ayrılış; Bakireler Burnu'na kadar seyir; Boğaz'a giriş; Patagonlarla görüşme; Sainte-Elisabeth Adası'na kadar seyir.

Nimborum in patriam, loca fœta furentibus austris.[192]

L'Étoile'in kalafatlanması ve yüklenmesi bize bütün bir Ekim ayına ve büyük masraflara mal olmuştu; o ayın sonunda ancak genel levazım görevlisi ve diğer İspanyol tedarikçilerle hesabımızı kapatabildik. Ödemeyi, Kraliyet hazinesi üzerinden senet tanzimi yerine, Malvinas Adaları'nın bırakılması karşılığında bana verilen parayla yapmayı tercih ettim. Yabancı ülkelerdeki değişik uğraklarda harcamalarımız için de hep böyle yaptım. Bu yolla satın almalar hem daha hesaplı hem de daha çabuk oluyor.

31 Ekim günü şafak vakti, Encenada'nın birkaç fersah açığında, Montevideo'ya gitmek üzere akşamdan demir almış olan *L'Étoile* 'e çıktım. Ayın 3'ünde akşam saat yedide oraya vardık ve demirledik. Montevideo ile Encenada arasında seyrin zor yanı, her ikisi de işaretlenmemiş Ortiz Sığlığı ile onun güneyindeki bir başka sığlık arasından geçmektir; ve o mevkide güneydeki çok alçak kara da nadiren görünür. Ama aslında talih, Ortiz Sığlığı'nın birden derinleştiği tam batı ucuna bir tür işaret yerleştirmiştir. Bu, orada batan ama ne mutlu ki dik kalan bir Portekiz gemisinin iki direğidir. Ayrıca kanalda dört, dört buçuk, hatta beş kulaç su bulunur, dip ise kara çamurdur; Ortiz Sığlığı'nın kenarlarında dip kırmızı kumdur. Montevideo'dan Encenada'ya giderken işaret, pusulanın doğu kerte güney doğusuna geldiğinde ve iskandil beş kulaç veriyorsa sığlığı aştınız demektir. Kanalda 15 derece 30 dakikalık kuzeydoğu yönünde bir sapma gözlemledik.

Bu geçiş sırasında üç adamımızı kaybettik, boğuldular; tıramola[193] sırasında şalupa geminin altında kaldı ve battı. Bütün çabamız ancak iki adamı ve gemiye bağlanmasını sağlayan halat kopmadığından, şalupayı kurtarmaya yetti. Bunun yanı sıra, kalafatlanmış olmasına rağmen *L'Étoile*'in hâlâ su alıyor oluşu da beni kahrediyordu; bu durum hatanın, geminin karinasının bütününde var olduğunu akla getiriyordu: gemi suya on üç ayak batıncaya kadar su almıyordu.

La Boudeuse'e alabileceği azami miktarda yiyeceği yüklemek, bordasında gerekli kalafatlamayı yapabilmek (daha önce kalafatçılar *L'Étoile*'de çalışıyor olduklarından bunu gerçekleştirememiştik), *L'Étoile*'in şalupasını onarmak, hayvanlarımız için ot biçmek ve karadaki öteberiyi düzene sokmak için birkaç gün gerekti. Ayın 10'unda da gabya çubuklarını hisa, alt serenleri vira etmek ve armayı elden geçirmekle uğraştık. Eğer gemi oturmamış olsaydı o gün yola çıkabilirdik. Ayın 11'inde deniz yükseldi, gemiler yüzdü ve körfezin ağzında, her zaman yeterli derinlikte suyun bulunduğu yerde demirledik. Ondan sonraki iki gün boyunca fırtına yelken açmamıza izin vermedi, ama bu tam bir kayıp sayılmazdı. Buenos Aires'ten un yüklü bir uskuna gelmişti ve biz de ondan altmış kental un alıp gemide bir yere yerleştirmenin yolunu bulduk. Her türlü olasılıkta, on ay için yeterli yiyeceğimiz vardı: şu da var ki içeceğin en büyük bölümü hayat-suyuydu. Mürettebatın sağlığı çok iyiydi; La Plata Irmağı'nda geçirdikleri uzun süre içinde gemicilerin üçte birinin sırayla karada yatması ve orada her zaman taze etle beslenmiş olmaları, kendilerini, şimdi başlamak üzere olan ve uzun sürecek bir yorgunluk ve yoksunluk dönemine hazırlamıştı. Baş kılavuzu, baş dülgeri, baş silahçıyı ve benim firkateynimden bir denizci subayı Montevideo'da bırakmak zorunda kaldım; yaşlılık ve tedavisi mümkün olmayan sakatlıklar onların bu yolculuğa çıkmalarına izin vermiyordu. Bütün çabalarımıza rağmen iki gemiden toplam on iki asker ya da gemici de firar etti. Aslında Malvinas Adaları'ndan, orada balıkçı gemilerinde çalışan birkaç gemici ile bir mühendis, ticaret bahriyesinden bir zabit ve bir de cerrah almıştım; öyle ki şu anda gemilerde, Avrupa'dan yola çıkışımızdaki kadar adam vardı; ve Nantes Irmağı'ndan ayrılışımızdan bu yana bir yıl geçmişti.

14 Kasım'da, sabah saat dört buçukta, kuzeyden esen mutedil rüzgâr altında Montevideo'dan yelken açtık. Saat sekiz buçukta Flores Adası'nın tamamını gördük, öğle vakti de Montevideo'dan doğu yönünde 12 fersah uzaklıkta ve doğu-kerte-güneydoğusunda bulunuyorduk. O noktada rota başlangıç mevkiimi 34° 54' 40'' güney enlemi ve Paris meridyenine göre 58° 57' 30'' batı boylamı olarak tespit ettim. Montevideo'nun mevkiini de Bay Verron'un gözlemleriyle belirlediği gibi, Bay Bellin'in haritasında gösterildiğinden 40 dakika 30 saniye daha batıda kabul ettim. Karada geçirdiğim günler sırasında oktantımı, bilinen yıldızların açılarıyla sınamıştım; bu aletin, gezegenlerin yüksekliklerini iki derece daha az

gösterdiğini fark ettim ve o zamandan beri bu düzeltmeyi hep göz önünde bulundurdum. Şunu belirtmeliyim ki, bu günlüğün bütününde kıyıların konumunu pusulanın gösterdiği değerlerle kaydediyorum; sapmaları düzelterek kaydettiğimde mutlaka uyaracağım.

Yelken açtığımız gün, günbatımına kadar karayı hep görüyorduk: iskandil giderek artan derinlikler veriyordu, dip önceleri çamur daha sonra kumdu: akşam saat altı buçukta 35 kulaç derinlik ölçtük ve kül rengi kum bulduk. Ayın 15'inde öğleden sonra iskandil atması talimatını verdiğim *L'Étoile* de 60 kulaç derinlik ve aynı türde dip tespit etti; o gün öğle vakti, enlemi 36 derece 1 dakika olarak ölçtük. Ayın 16'sından 21'ine kadar ters rüzgâr altında ve çok kaba dalgalı bir denizde seyrettik. Gabya yelkenlerinin bütün camadanları bağlı olmak üzere sadece dört büyük yelkenle mümkün olan en elverişli voltaları tuttuk. *L'Étoile* babafingo çubuklarını çıkarmıştı, biz de bizimkileri yerine takmadan yola çıkmıştık. Ayın 22'sinde bütün gece devam eden sağanak yağış eşliğinde büyük bir fırtına yedik. Deniz korkunç bir hal almıştı ve *L'Étoile* zor durumda olduğunu bildirdi. Altabaşo yakaları istinga edilmiş trinket ve mayıstra yelkenleriyle onu bekledik, *L'Étoile*'in pruva direği gabya sereni kırılmışa benziyordu. Ertesi sabah rüzgâr kalıp deniz durulunca, onu, son fırtınada gördüğü hasarı sormak üzere sesin ulaşabileceği mesafeye getirttim. Bay de la Giraudais, pruva direği gabya sereninden başka istralya zincirlerinden dördünün koptuğunu söyledi, ayrıca iki sığır dışında Montevideo'dan alınan bütün hayvanların da öldüğünü ekledi. Bizim gemide de aynı felaket yaşanmıştı ama bu bir teselli olamazdı: bu kaybı ne zaman telafi edebileceğimizi kim bilebilirdi?

Ayın sonraki günlerinde rüzgârlar güneybatıdan kuzeybatıya değişkendi; akıntılar da bizi oldukça hızla güneye, hissedilmez oldukları 45°'ye kadar götürdüler. Birbirini izleyen günler boyunca dibi bulamadan iskandil attık; nihayet ayın 27'si akşamı, yaklaşık 47° enlemindeyken ve Patagonya kıyılarından otuz beş fersah açıkta olduğumuzu tahmin ettiğimiz sırada, 70 kulaç derinlikte, çamurla ve kurşuni ve siyah ince kumla kaplı dibi bulduk. O günden sonra, kara görünür oluncaya ve iskandil 67, 60, 55, 50, 47 ve sonunda, Bakireler Burnu'nu[194] ilk gördüğümüzde, 40 kulaç gösterinceye kadar böyle devam etti. Dip bazen çamurla karışık olmakla birlikte, her yerde, kimi zaman kurşuni, kimi zaman sarı renkte ve bazen kırmızı ve siyah çakıllar da içeren ince kumdu.

49° enlemine ulaşıncaya kadar kıyıya yaklaşmak istemedim; çünkü 1765 yılında, 48° 30' güney enleminde, kıyıdan altı ya da yedi fersah açıkta bir kayalık görmüştüm. Onu sabahleyin karayı gördüğüm anda fark ettim ve öğleyin, çok güzel bir havada, yüksekliği [Güneş'in yüksekliğini] ölçünce yerini kesinlikle saptayabildim. İlk görenin, balinagillerden biri sandığı bu kayalıkların çeyrek fersah ötesinden geçtik.

Aralık'ın birinci ve ikinci günü rüzgârlar kuzey ve kuzey-kerte-doğudan çok kuvvetle elverişli biçimde esiyordu, deniz çok kaba dalgalı ve hava pusluydu; gündüzleri bütün yelkenler açık seyrediyor, geceleri ise trinket yelkeni ve camadana vurulmuş gabya yelkenleriyle geçiriyorduk. Bütün bu zamanda fırtına kuşları, *quebrantahuesos*'lar, ve dünyanın bütün denizlerinde kötü bir haberci olan ve hava güzel deniz sakinken ortalarda görünmeyen *alcyon*'lar gördük. Ayrıca deniz kurtlarına, penguenlere ve çok sayıda balinaya da rastladık. Bu canavarımsı hayvanlardan bazılarının pulları, limanlarda çürümeye bırakılmış eski gemilerin karinalarına yapışan beyaz solucanlarla kaplı gibiydi. 30 Kasım günü, kocaman güvercinlere benzeyen iki beyaz kuş gelip serenlerimize kondular. Daha önce de bu kuşlardan oluşan bir sürünün Malvinas Körfezi'nden geçtiğini gördüydüm.

2 Aralık'ta öğleden sonra Bakireler Burnu'nu gördük ve güneyimizde yaklaşık yedi fersah uzaklıkta kerterizini aldık. Öğle vakti 52° güney enlemini saptamıştım ve o anda 52° 03' 30'' enleminde ve Paris meridyenine göre 71° 12' 20'' batı boylamındaydım. Geminin bu mevkiini, saptadığımız kerterizle birlikte ele aldığımızda, Bakireler Burnu'nu 52° 23' enlemi ve Paris meridyenine göre 71° 25' 20'' batı boylamına yerleştirmek gerekir. Bakireler Burnu coğrafyada önemli bir yerdir, bu nedenle onun hesapladığım yerinin hemen hemen tam doğru olduğuna beni inandıran unsurları belirtmem gerekiyor.

27 Kasım'da öğleden sonra Bouchage Şövalyesi, sekiz kez Ay ile Güneş arasında uzaklık ölçümü[195] yapmıştı; bunların ortalaması, gerçek zamanla saat 1.43.26'da, geminin bulunduğu batı boylamını 65° 30' olarak veriyordu. Öte yandan Bay Verron beş kez gözlem yapmıştı; onun sonucuna göre de gemimiz aynı saatte, 64°57' batı boylamındaydı. Hava açıktı ve gözlemler için çok elverişliydi. Ayın 29'unda gerçek zamanla 3.57.35'te Ay'la Güneş arasındaki mesafeyi ölçtüğü beş gözlem sonucunda Bay Verron, geminin batı boylamını 67° 49' 30'' olarak hesapladı.

Şimdi, Bakireler Burnu'nu gördüğümüz anda geminin konumunu belirlemekte, 27 Kasım günü Bouchage Şövalyesi ve Bay Verron'un elde ettiği sonuçların ortalamasıyla elde edilen boylamı esas alırsak, Bakireler Burnu'nun, Paris meridyenine göre 71° 29' 42" batıda olduğu sonucuna varılır. Ayın 29'unda öğleden sonra yapılan gözlemler, burnu gördüğümüz sırada geminin bulunduğu konumla ilişkilendirildiğinde ise, 38 dakika 47 saniye daha batıda bir konum bulunur. Ama her ne kadar aralarında iki günlük bir fark varsa da ben ayın 27'sinde yapılan gözlemlere dayanmak gerektiğini sanıyorum; çünkü o gözlemler birbirleriyle teması olmayan iki ayrı gözlemci tarafından ve daha fazla sayıda gerçekleştirilmiştir; ayrıca kendi aralarında sadece 3 dakika 30 saniyelik bir fark olduğundan, görmezden gelinemeyecek bir doğruluk olasılığı taşımaktadır. Kaldı ki, bu iki günün gözlemlerinin bir ortalaması alınırsa, Bakireler Burnu'nun boylamı için 71° 49' 5" batı değeri bulunur; buysa birinci hesaplamaya göre sadece dört fersahlık bir fark meydana getirir. Birinci hesaplama, bir fersah farkla, benim rota tahminlerimle çakışmaktadır; işte bu nedenle onun doğruluğuna inanıyorum.

Bakireler Burnu'nun bu boylamı, Bay Bellin'in haritasında onu yerleştirdiği noktadan 42 dakika 20 saniye daha batıdadır; ayrıca bu fark, onun verdiği Montevideo'nun konumundaki farkla aynıdır, bu başlığın ilk paragraflarında bunu belirtmiştim. Lord Anson'un haritasında Bakireler Burnu, Londra'nın 72 derece batısına yerleştirilmiştir, dolayısıyla Paris'in yaklaşık 75 derece batısında oluyor. Bu, La Plata Irmağı'nın denize döküldüğü yerin ve genel olarak bütün Patagonya kıyılarının konumunda da yaptığı, çok daha önemli bir hatadır.

Burada aktardığımız gözlemler İngiliz oktantıyla yapılmıştır. Ay'ın Güneş'le ya da Zodyak kuşağındaki yıldızlarla arasındaki uzaklıklara dayanarak denizde boylam belirleme yöntemi çok yıllardan beri bilinmektedir. Bay de la Caille ve Bay Daprès[196] de bu yöntemi Bay Hadley'in oktantıyla denizde özellikle kullanmışlardır. Ama bu yöntemle ulaşılabilen doğruluk derecesi, gözlemde kullanılan aletin hassasiyetine bağlı olduğundan, Bay Bouguer'nin[197] çok geniş açıları ölçmeye imkân veren helyometresi, bu uzaklık ölçümlerini mükemmelleştirmek için çok yararlı olabilir. Bay Rahip de la Caille, 6-7 derecelik yayları ölçen bir alet yaptırdığına göre aslında bunu düşünmüş olmalıdır; ve eserlerinde bu aletin

denizde gözlem yapmaya yaradığından hiç söz etmiyorsa, bunun nedeni, bir gemide onu kullanmanın çok güç olacağını öngörmesidir.

Bay Verron, gemiye *megametre* adı verilen ve daha önce Bay de Charnière ile yaptığı başka yolculuklarda kullanmış olduğu ve bu yolculukta da kullanacağı bir alet getirmişti. Bu alet, Bay Bouguer'nin helyometresinden sadece merceklerini hareket ettiren vidanın daha uzun oluşuyla farklılaşıyordu; böylece merceklerin daha fazla açılması ve dolayısıyla aletin 10 derecelik açıları ölçmesi mümkün oluyordu; Bay Verron'un gemiye getirdiği megametrenin sınırı buydu. Bu vidayı daha da uzatarak, genişliğinin artırılması temenni edilir; görüldüğü gibi, gözlemlerin hem sıklığı hem de doğruluğu açısından çok dar sınırlar içinde sıkışıp kalıyor. Ama diyoptri yasaları mercekler arasındaki aralığı sınırlamaktadır. Bay Rahip de la Caille'ın sezdiği güçlüğü de aşmak gerekir: bu üzerinde gözlem yapılan unsurun getirdiği güçlüktür. Genel olarak bana öğle geliyor ki, eğer aynı kesinlikte olsaydı, Bay Hadley'in yansımalı kadrantı [açıölçeri] tercih edilebilirdi.

Ayın 2'sinde öğleden sonra Bakireler Burnu'nu ve kısa bir süre sonra da Tierra del Fuego'yu görmemizi izleyen günlerde, karşıdan esen rüzgâr ve kötü hava koşulları bizi uzun zaman hırpaladı. İlkin, ayın 3'ünde saat altıya kadar volta seyrettik; sonra yön değiştiren rüzgârlar Magellan Boğazı'nın ağzına yönelmemize izin verdi. Ama bu uzun sürmedi: saat yedi buçukta rüzgâr tamamıyla kaldı, kıyılar sise büründü; saat onda yeniden rüzgâr çıktı ve geceyi volta seyriyle geçirdik. Ayın 4'ünde, sabah saat üçte kuzeyden esen orta şiddette rüzgârla kıyıya yaklaşmaya başladık: ama puslu ve yağmurlu havada kısa bir süre sonra kıyıyı göremez olduk, rotamızı yeniden açığa çevirmek gerekti. Sabah saat beşte, hava biraz düzeldiğinde Bakireler Burnu'nu gördük ve boğaza girmek üzere rüzgâr yönünden çıktık; ama neredeyse aynı anda rüzgârlar güney-batıya döndü ve kısa süre içinde oradan şiddetle esmeye başladı; sis kalınlaştı, biz de Tierra del Fuego ile anakaranın ortasında yelken küçültmek zorunda kaldık.

Ayın 4'ünde öğleden sonra trinket yelkenimiz yırtıldı, hemen aynı anda iskandil bize sadece yirmi kulaç derinlik verdiğinden, Bakireler Burnu'nun güney-güneydoğusunda uzanan kayalık dibin yarattığı endişe beni kuru direk kararı almaya yöneltti; ayrıca bu manevra, yeni bir yelkenin serene takılmasını da kolaylaştırıyordu. Ama beni yelken indirmeye sevk eden

iskandil sonucunun pek korkulacak bir şey olmadığını, bunun kanalın derinliğini gösterdiğini, sonradan, kıyıyı tam olarak gördüğüm sırada yapılan iskandillerden anladım. Burada karanlıkta volta seyri yapacak olanlara yararlı olması bakımından şunu da eklemeliyim: çakıllı dip, anakaradan çok Tierra del Fuego'ya yakın olduğunuzu gösterir; anakara yakınında dip ince kum bazen de çamurdur.

Akşam saat beşte grandi gabya velenası ve büyük flokla tekrar rotamızı tuttuk; saat yedi buçukta rüzgâr biraz düştü, hava açtı ve bütün yelkenleri bastık, ama voltalar hep elverişsiz oldu ve bizi kıyıdan uzaklaştırdı. Gerçekten her ne kadar ayın 5'inde rüzgâr uygun ve hava açık idiyse de ancak öğleden sonra saat ikide karayı, güney-kerte-güneybatı ile güneybatı-kerte-batı arasında yaklaşık on fersah mesafeden görebildik. Saat dörtte Bakireler Burnu tekrar göründü ve bir buçuk iki fersah uzaklıktan kıyıyı takip edecek şekilde yol aldık. Burnun açığında aşağı yukarı bu uzaklıkta yer alan bir sığlık nedeniyle daha fazla yaklaşmak güvenli değildi; hatta bu sığlığın kuyruğundan geçtiğimizi sanıyorum; çünkü sık sık iskandil atıyorduk ve bizim, biri yirmi beş diğeri yirmi yedi kulaç derinlik veren iki iskandilimiz arasında, bizim yakınımızdaki *L'Étoile*, sekiz kulaç derinlik saptadığını bildirdi ve hemen ardından derinlik arttı.

Bakireler Burnu, vasat yükseklikte düz bir karadır; uç tarafında dik bir yarla son bulur; Lord Anson'un çizdiği görüntü gerçeğe çok uygundur. Akşam saat dokuz buçukta, kıyıdan bir fersah ileriye uzanan bir sıra kayalığın bulunduğu boğaz girişinin kuzey ucu batımızdaydı. Ana yelkenler toplanmış olarak ve camadana vurulmuş pruva gabya yelkeniyle akşam saat on bire kadar seyrimiz sırasında Bakireler Burnu hep kuzeyimizde kalıyordu. Şiddetli rüzgâr vardı ve kapalı gökyüzünde bir fırtına tehdidi seziliyordu, bu durum beni geceyi açıkta geçirmeye sevk etti.

Ayın 6'sında gün doğarken gabya yelkenlerinin camadanlarını fora ettirdim ve batı-kuzeybatıya yöneldik. Karayı ancak saat dört buçukta görebildik ve gelgitin bizi güney-güneybatıya sürüklediğini düşündük. Saat beş buçukta anakaranın yaklaşık iki fersah uzağındayken, batı-kerte-kuzeybatı ile batı-kuzeybatı arasında Possession Burnu'nu gördük. Bu burun kolayca tanınır. Boğaz girişinin kuzey ucundan sonra ileri doğru uzanan ilk kara parçasıdır ve daha ilerde bu burunla birinci boğum arasında *Possession Körfezi* adı verilen büyük girintiyi oluşturan kıyıların en güney noktasıdır.

O sırada Tierra del Fuego'yu da görüyorduk. Rüzgârlar biraz sonra olağan yönlerine, batı-kuzeybatıya döndüler ve böylece biz de, o sırada bizi batıya sürükleyen gelgitten de yararlanıp, Patagonya kıyılarına yaklaşmaya çalışarak boğaza girmek için en elverişli voltalarımızı gerçekleştirdik.

Öğle vakti Güneş yüksekliğini ölçtük ve o anda yapılan gözlem bana, Bakireler Burnu için, bu ayın 3'ünde yaptığım gözlemlerle belirlediğim aynı enlem derecesini sadece bir dakikalık bir farkla doğruladı. Gene bu gözlemden, Possession Burnu'yla Tierra del Fuego'daki Saint-Esprit Burnu'nun enlemini saptamak için de yararlandık.

Ayın 6'sında bütün gün ve onu izleyen çok aydınlık gece boyunca dört ana yelken altında, sık sık iskandil atarak ve anakaranın kıyısından üç fersahtan fazla uzaklaşmadan volta seyrine devam ettik. Bu keyifsiz çabalardan pek az sonuç alıyorduk, gelgit bize kazandırdığını sonra geri alıyordu, ve ayın 7'si öğle vaktinde hâlâ Possession Burnu'nun önündeydik. Orange Burnu, güney doğumuzda yaklaşık altı fersah uzaklıkta kalıyordu. Deniz tarafı bir yarla son bulan oldukça yüksek bir tepenin belirginleştirdiği bu burun, birinci boğumun girişinde güney ucu meydana getirir.[*7] Burnun kuzeydoğusunda, en az üç fersah uzaklıkta uzanan bir kayalık nedeniyle önleri tehlikelidir; orada dalgaların çatladığını ben belirgin biçimde gördüm. Öğleden sonra saat birde rüzgâr kuzey-kuzeydoğuya döndü ve biz de hızla yol almak için bundan yararlandık. Saat iki buçukta boğumun ağzına varmıştık; orada başka bir engel bizi beklemekteydi: kuvvetli rüzgâr altında ve tam yelkenle bile hiçbir zaman gelgiti aşamadık. Saat dörtte sular, nerdeyse saatte iki fersah hızla bordamızdan kayıyordu ve geri gidiyorduk. Boşu boşuna mücadeleye devam ettik. Rüzgâr bizim kadar inatçı değildi ve gerilemek zorunda kaldık. Sakin havada, gemiyi doğu ve batı girişlerini oluşturan burunların önündeki kayalıklara sürükleyebilecek gelgit akıntısından korkmak gerekir.

Possession Körfezi'nde bir demirleme yeri bulmak amacıyla, kuzey-kerte-kuzeydoğu yönünde dümen tutuyorduk; kıyıya bizden daha yakında bulunan *L'Étoile* birden yirmi kulaç derinlikten beş kulaç derinliğe geçince, körfezin kıyıları boyunca yayılmış dip kayalıklarından korunmak için, pupadan rüzgâr altında burnumuzu doğuya çevirdik. Uzunca bir süre dip sadece kayalık ve çakıllıydı; sonra ancak akşam saat yedide, karadan iki fersah uzakta, çamurlu kum ve siyah beyaz çakıllı bir dip üzerinde

demirledik. Possession Körfezi bütün rüzgârlara açıktır ve çok kötü bir demirleme yeridir. Bu körfezin sonunda biri oldukça yüksek, diğer dördü küçük ve sivri beş tepe yükselir. Biz bunlara *Aymond Baba ve Dört Oğlu*[198] adını verdik; bu tepeler, boğazın bu kesiminde önemli bir işaret oluşturur. Gece boyunca gelgitin farklı aşamalarında çok sayıda iskandil attık ama kulaçlamada önemli bir değişiklik bulamadık. Akıntı akşamın sekiz buçuğunda batıya doğru, sabah saat üçte de doğuya doğruydu.

Ayın 8'inde sabahleyin gene dört büyük yelkenle ve her gabya yelkenine iki camadana vurarak yola çıktık. Gelgit akıntısına karşı seyrediyorduk ama kuzeybatıdan esen kuvvetli rüzgâr sayesinde ilerleyebiliyorduk.[*8] Saat sekizde rüzgâr yön değiştirdi ve zaman zaman şiddetli esen rüzgar altında volta seyrine geçmek zorunda kaldık. Saat onda gelgit oldukça güçlü biçimde batıya döndüğünde, bizi rüzgâra doğru sürükleyen akıntıya kendimizi bırakıp ve kıyılardan birine fazlaca yaklaştığımızda rüzgârı bir kuntradan diğerine alarak, gabya yelkenleriyle gemiyi birinci boğumun önünde yavaşlattık. Böylece, tam karşıdan esen ve çok şiddetli rüzgâra rağmen iki saatte birinci boğumu[*9] geçtik.

Kıyıda bütün gece bir ateş yakmış olan Patagonlar, bu sabah bir beyaz bayrak astılar, biz de gemilerinkini toka ederek karşılık verdik. Bunlar, hiç şüphe yok, *L'Étoile*'in 1766 yılı Haziran ayında Boucault Koyu'nda rastladığı Patagonlardı; bu bayrak onlara bir ittifak simgesi olarak bırakılmıştı. Bunu muhafaza etmek için gösterdikleri özen, onların iyi huylu, sözlerine sadık ve en azından kendilerine sunulan armağanlardan hoşnut insanlar olduklarını belirtiyordu.

Boğumu geçerken Tierra del Fuego kıyısında da, belirgin olarak yirmi kadar insan gördük. Hayvan postlarıyla örtünmüşlerdi ve kıyı boyunca bizi izleyerek olanca hızlarıyla koşuyorlardı. Hatta zaman zaman bize, sanki onlara doğru yaklaşmamızı istercesine el işaretleri yapıyor gibiydiler. İspanyolların raporlarına göre Tierra del Fuego'nun bu yöresinde yaşayan kavim, yabanılların birçoğunda rastlanılan türden zalimce adetlerden uzaktır. 1765 yılında kıyılarında kazaya uğrayan *La Conception* gemisinin mürettebatına çok insanca davranmışlardır. Hatta onlara yükün bir bölümünün kurtarılmasında ve muhafazası için ambarların inşasında yardımcı olmuşlardı. İspanyollar orada, gemilerinin enkazından bir kayık inşa etmişler ve onunla Buenos Aires'e dönmüşlerdir. La Plata Irmağı'ndan

yola çıkarken gördüğümüz *L'Andalous* adlı yelkenli de işte bu Yerlilere din görevlileri götürmeye hazırlanıyordu. Batan bu geminin yükü arasında bulunan mum topaklarından bazıları, 1766 yılında, akıntılarla sürüklendikleri Malvinas kıyılarında bulunmuştur.

Öğle üzeri birinci boğumdan çıktığımızı belirtmiştim: ondan sonra tekrar yelkenleri açtık. Rüzgâr güneye dönmüştü ve gelgit akıntısı bizi batıya götürmeye devam ediyordu. Saat üçte her ikisi de son buldu ve Boucault Koyu'nda, on sekiz kulaç suda, çamur dip üzerine demir attık.

Demir atar atmaz filikalarımdan biriyle *L'Étoile*'in bir filikasını suya indirttim. Her biri tüfekli on subayla birlikte bu filikalara binerek koyun sonunda karaya çıkmak üzere hareket ettik; filikalarımızı, karaya çekmeksizin içinde mürettebatıyla birlikte yüzer durumda bırakma önlemini de aldık. Karaya henüz ayak basmıştık ki altı Amerikalının, at üzerinde dörtnala bize doğru geldiklerini gördük. Elli adım ötede attan indiler ve hemen *şavua* diye bağırarak bize doğru koştular. Yanımıza geldiklerinde ellerini uzatarak bizim ellerimizin üzerine bastırdılar. Sonra bize sarıldılar, bir yandan da avazları çıktığı kadar *şavua, şavua* diye bağırıyorlardı ve biz de onlarla birlikte tekrarlıyorduk. Bu iyi insanlar bizim gelişimizden çok hoşnut kalmışa benziyorlardı. Bunların arasından, bize doğru gelirken titreyen ikisi, çok geçmeden kendilerini güvende hissettiler. Karşılıklı uzun okşamalardan sonra, filikalarımızdan galeta ve biraz da taze ekmek getirtip onlara dağıttık ve onlar da büyük bir iştahla yediler. Sayıları her an artmaktaydı; kısa süre içinde otuz kadarı toplandı; aralarında bazı gençler ve sekiz-on yaşlarında bir çocuk da vardı. Hepsi bize güvenle yaklaştı ve öncekiler gibi okşadılar. Bizim gelişimize şaşırmamış görünüyorlar ve tüfeklerimizin çıkarttığı sesi taklit ederek, bu silahları bildiklerini anlatıyorlardı. Bizim hoşumuza gidecek şeyleri yapmaya özen gösteriyorlardı. Bay de Commerçon ve bizim baylardan bazıları bitki toplamakla meşguldüler; Patagonlardan birçoğu da toplamaya başladı ve bizim seçtiğimizi gördükleri türlerden getiriyorlardı. Aralarından biri Bouchage Şövalyesi'ni bu uğraş sırasında görünce, belirgin bir biçimde hastalıklı gözünü gösterdi ve işaretlerle onu iyileştirecek bir bitki sordu. Demek ki, yararlı bitkileri tanıyan ve bunları insanları tedavi amacıyla kullanan bu tür tıbbı biliyor ve uyguluyorlar. Bu tıp, tanrıların hekimi Mahaon'un[199] tıbbıdır ve Kanada yabanıllarında da çok sayıda Mahaon'a rastlarsınız.

Onların gözünde çok değerli birkaç öteberiyi, yaban laması ve vikunya postuyla değiştirdik. İşaretlerle bizden tütün istediler; kırmızı renk de onların pek hoşuna gidiyordu: üzerimizde bu renkte herhangi bir şey gördüklerinde hemen gelip onu elliyor ve çok istediklerini belli ediyorlardı. Bunun dışında onlara verilen her şey, onları her okşayış yeni bir *şavua*'ya yol açıyordu. Bunlar insanı sersemleten çığlıklardı. Onlara hayat-suyu içirmek aklımıza geldi; ama her birinin sadece bir yudum içmesine izin verdik. İçer içmez elleriyle boğazlarına vuruyor ve sonra nefeslerini bırakırken titreyen, eklemlenmemiş ve dudaklarının hareketiyle uzayıp giden bir ses çıkarıyorlardı. Hepsi aynı töreni tekrarladılar, biz de pek tuhaf bir gösteri izledik.

Ama gün ilerliyordu ve tekrar gemiye dönmeyi düşünme zamanı gelmişti. Bizim gitmeye hazırlandığımızı sezince kızmış göründüler; işaretlerle başkalarının da geleceğini ve kalmamızı istediklerini belirttiler. Onlara ertesi gün tekrar geleceğimizi ve istediklerini getireceğimizi anlattık: bize öyle geldi ki geceyi karada geçirmemizi tercih ediyorlardı. Gittiğimizi gördüklerinde, bize kıyıya kadar eşlik ettiler; bir Patagon bu yürüyüş sırasında şarkı söylüyordu. Aralarından bazıları, bizi daha uzun süre izleyebilmek için dizlerine kadar suya girdi. Filikalara vardıklarında her şeye dikkat etmek gerekiyordu. Çünkü ellerine geçen her şeyi alıyorlardı. İçlerinden biri bir orak almıştı farkına varınca geri istedik, direnmeden iade etti. Uzaklaşırken, her yönden ardı arkası kesilmeden gelen yenileriyle Patagonlar bölüğünün daha da büyüdüğünü görüyorduk. Onlardan ayrılırken, bütün kıyıda yankılan bir *şavua* atmayı ihmal etmedik.

Bunlar, 1766 yılında *L'Étoile'*dekilerin gördüğü Amerikalılardır. Bizim gemicilerimizden, o tarihte bu yük gemisinde görevli biri, ilk yolculukta gördüğü bir Patagon'u tanımıştır. Bu adamlar oldukça boyludurlar; bizim rastladıklarımızdan hiçbiri ne beş ayak ve beş-altı parmaktan[200] daha kısa, ne de beş ayak ve dokuz-on parmaktan uzundu. *L'Étoile*'dekiler önceki yolculuklarında altı ayak boyunda birçok Patagon'a rastlamışlardır. Bunlarda devasa olan, geniş yapıları, kafalarının büyüklüğü, uzuvlarının kalınlığıdır. Sağlam yapılı ve besilidirler; damarları gergin, etleri sert ve diridir; bu, doğada ve özsuyla dolu besinle yaşayan bir insanın, sahip olduğu bütün gelişim olanağından yararlanmış halidir; görünümleri ne kaba ne de çirkindir, birçoğununki güzeldir; yüzleri yuvarlak ve biraz yassıdır; gözleri canlıdır; fevkalade beyaz dişleri, Parisliler tarafından ancak büyük

olmalarından ötürü eleştirilebilir; tepelerinde bağladıkları uzun siyah saçları vardır. Seyrek ama uzun bıyıkları olanlarını da gördüm. En sıcak yörelerde, ılıman iklimlerde, ya da buzlar bölgesinde yaşayan istisnasız bütün Amerikalılar gibi, tenleri tunç rengidir. Bazılarının yanakları kırmızıya boyalıydı; konuştukları dil bize hoş geldi, hiçbir şey yırtıcı bir karaktere sahip olduklarını düşündürmüyor. Kadınlarını hiç görmedik, belki de daha sonra geleceklerdi; çünkü hep bizim beklememizi istiyorlardı; içlerinden birini, bizim bulunduğumuz yere bir fersah uzaklıkta ve çevresinde kamp kurmuş oldukları anlaşılan bir ateşe doğru yollamışlardı ve oradan birisinin geleceğini belirtmişlerdi.

Bu Patagonların giyimleri, Rio de la Plata Yerlilerinin giyimleriyle hemen hemen aynı; bu giyim, mahrem yerlerini örten deriden yapılma basit bir kuşak ile gövde çevresine bir kemerle tutturulmuş, topuklara kadar inen, yaban laması ya da kokarca postundan büyük bir üstlükten ibaret; bunun da omuzları kapatmak üzere düşünülmüş bölümünü sürekli olarak arkaya atıyorlar; böylece iklimin sertliğine rağmen, belden yukarıları hemen her zaman çıplak. Alışkanlık onları herhalde soğuğa karşı duyarsızlaştırmış olmalı; çünkü her ne kadar şu anda burada yaz olsa da, Réaumur ısıölçeri bugüne kadar sadece bir defa donma düzeyinin on derece üstüne çıkabilmişti. At derisinden, arkaları açık bir tür çizmeleri var, içlerinde birkaçının da dizlerinde yaklaşık iki parmak genişliğinde deriden bir şerit bulunuyordu. Adamlarımızdan bazıları en gençlerinden ikisinin renkli cam parçacıklarından kolyeler taşıdığını da fark etti.

Onlarda gördüğümüz yegâne silah, daha yukarda betimlediğimiz ve Amerika'nın bu kısmının tamamında kullanılan, bükülmüş bir bağırsağın iki ucuna bağlanmış yuvarlak taşlardır. Ayrıca, ağızları bir buçuk-iki parmak uzunluğunda küçük demir bıçakları da vardı. İngiliz yapımı bu bıçaklar onlara muhtemelen Bay Byron tarafından verilmişti. Küçük ve hayli zayıf atları, La Plata Irmağı sakinlerinin yaptığı gibi eyerlenmiş ve dizginlenmişti. Patagonlardan birinin eyerinde altın kaplama çiviler vardı; bakır şeritle kaplanmış ahşap üzengiler, örülmüş deriden dizginler, kısaca tam bir İspanyol koşum takımına sahipti. Başlıca besinleri yaban laması ve vikunya iliği ve eti. Birçoğunun atlarına büyük et parçaları asılmıştı ve onları çiğ yediklerini gördük. Yanlarında ayrıca küçük ve çirkin köpekler de bulunuyordu; bu kıyılarda, hatta iç taraflarda bile tatlı su pek az bulunduğundan bu köpekler ve atlar deniz suyu içiyorlardı.

Hiçbiri, diğerlerine üstünmüş görünümü vermiyordu; hatta aralarındaki iki üç yaşlı adama da herhangi bir saygı göstermiyorlardı. İçlerinden birçoğunun bize *magnana, muchacho, bueno chico, capitan* gibi İspanyolca sözcükler söylemeleri çok ilginçti. Sanıyorum ki bu kavim de, Güney Amerika'nın uçsuz bucaksız ovalarında, erkek, kadın, çocuk, durmaksızın at sırtında, o ovalarda yayılmış av hayvanlarının ve diğer hayvanların peşinde dolanan; hayvan postlarıyla örtünen ve onların altında barınan Tatarlarla aynı yaşam biçimini sürdürüyordu. Tatarlarla bir başka benzerlikleri muhtemelen onların da yolcu kervanlarını soymalarıydı. Bu bölümü, sonraları Pasifik Denizi'nde, Patagonlara kıyasla daha uzun boylu bir kavim gördüğümüzü belirterek bitireyim.

Karaya çıktığımız yerde toprak çok kuraktı; bu özellik bir yana bırakılırsa Malvinas Adaları topraklarına çok benziyordu. Botanikçiler orada hemen hemen aynı bitkileri buldular. Deniz kıyıları aynı dev yosunlar ve aynı kabuklularla kaplıydı. Hiçbir koruluk yoktu, sadece bazı çalılıklar görülüyordu. Boucault Koyu'nda demirlediğimiz anda, gelgit yön değiştirmek üzereydi; karada geçirdiğimiz süre içinde denizin yükseldiğini gördük; demek ki akıntı doğuya doğruydu. Bu, yolculuğumuz sırasında çok defa kesinlikle gözlediğimiz, daha önce oraya yaptığım ilk yolculukta da dikkatimi çeken bir olaydır. Akşamın saat dokuz buçuğunda, akıntı batıya döndü. Gelgitin tam yön değiştirdiği anda iskandil ettik ve 21 kulaç su bulduk, oysa demirlerken derinlik 18 kulaçtı.

Ayın 9'unda sabah saat dört buçukta rüzgâr kuzeybatıdan esiyordu, bütün yelkenleri açarak akıntıya karşı, güneybatı-kerte-batı yönüne hareket ettik; ancak bir fersah ilerleyebildik, rüzgâr güneybatıdan fırtınaya yakın kuvvette esmeye başlayınca 19 kulaç suda demirledik, dip kum, çamur ve çürümüş kabuklardan oluşuyordu. Kötü hava koşulları o gün boyunca ve ertesi gün devam etti. Aldığımız kısa mesafe bizi kıyıdan uzaklaştırmıştı ve o iki gün boyunca denize filika indirebilecek bir an bile olmadı. Patagonlar da hiç şüphesiz bizim kadar üzülmüşlerdi. Kıyıya çıktığımız noktada toplandıklarını görüyorduk ve dürbünlerle baktığımızda, oraya bir iki kulübe kondurduklarını fark ettik. Ama sanıyorum ki asıl yerleşimleri daha uzaktaydı, çünkü sürekli olarak atla gidip gelen insanlar görünüyordu. Onlara vaat ettiğimiz şeyleri götürememekten ötürü çok üzgündük; onları memnun etmek bize çok ucuza mal oluyordu.

Gelgit, bize burada sadece bir kulaçlık bir derinlik farkı yarattı. Ayın 10'unda Bay Verron, Ay ile Regulus arasında bir uzaklık ölçümüyle, demirlediğimiz noktada batı boylamını 73° 26' 15", ikinci boğumun doğu girişini de 73° 34' 30" olarak belirledi. Réaumur ısıölçeri 9'dan 8 dereceye sonra da 7 dereceye indi.

Ayın 11'inde gece yarısından sonra saat yarımda rüzgâr kuzeydoğuya döndüğünde ve akıntı da bir saatten beri batıya doğru olduğundan hareket emrini verdim. Çapamızı vira etmek için boşa giden çabalar sarf ettik, hatta demir halatını, katranlanmamış halatlı makaralarımızla da takviye ettik. Sabah saat ikide halat, demir loçasıyla ırgat bitası arasından koptu ve böylece çapamızı kaybettik. Tam yelkenle yola çıktık ve kısa bir süre sonra ters yönde akıntıyla karşılaştık; her ne kadar ikinci boğumda akıntı, birinci boğumda olduğu kadar güçlü olmasa da, zayıf bir kuzeybatı rüzgârı bu akıntıya karşı ancak yerimizde kalmamıza yetiyordu. Öğle vakti akıntı yardımımıza geldi ve ikinci boğumu geçtik;[*10] rüzgârlar öğleden sonra saat üçe kadar değişik yönlerden estikten sonra, şiddetli dolu ve yağmurla birlikte güney-güneybatı, güney-güneydoğuya döndü.[*11] İki volta ile Sainte-Elisabeth Adası'nın kuzeyindeki demirleme noktasına gelerek, kıyıdan iki mil açıkta, kül rengi kum, çakıl ve çürümüş kabuklardan oluşan bir dip üzerinde, 7 kulaç derinlikte demir attık. Bizim çeyrek fersah güneydoğumuzda demirleyen *L'Étoile*, 17 kulaç sudaydı.

Şiddetli dolu ve yağmurla birlikte esen ters rüzgâr bizi, ayın 11. ve 12. günlerini burada geçirmeye zorladı. O gün öğleden sonra Sainte-Elisabeth Adası'na gitmek üzere, denize bir filika indirdik.[*12] Adanın kuzeydoğusunda karaya çıktık. Bu adanın kıyıları, güneybatı ucu ve alçalan güneydoğusu dışında, yüksek ve diktir. Ama eğer dik yarların dibinde bir küçük kumsal bulunuyorsa her yönden karaya çıkılabilir. Adanın toprağı çok kuraktır; güneybatısındaki küçük bir göl dışında su bulamadık; o su da tuzluydu. Ayrıca, zeminleri yer yer ince bir tuz tabakasıyla kaplı, birçok kurumuş göl gördük. Az sayıda toykuşlarına da rastladık, fakat öylesine ürkektiler ki onları vurmak için yeterince yaklaşamadık; bununla birlikte yumurtalarının üzerinde kuluçkadaydılar. Yerliler bu adaya geliyorlar gibi görünüyor. Orada bir köpek ölüsü, ateş yakıldığına ilişkin işaretler ve yenmiş kabuklu artıkları bulduk. Adada hiç ağaç yoktur ve ancak bir tür süpürgeotu çalısıyla ateş yakılabilir. Kötü hava koşullarının bizi akşamın saat dokuzuna kadar tuttuğu bu adada geceyi geçirmeye mecbur kalabiliriz

düşüncesiyle onlardan bir miktar toplamıştık; ama orada kalmış olsaydık herhalde beslendiğimiz kadar kötü bir gece geçirirdik.

DOKUZUNCU BAŞLIK

Sainte-Elisabeth Adası'ndan Magellan Boğazı'nın çıkışına kadar seyir; bu seyre ilişkin gemicilikle ilgili ayrıntılar.

İlk zorluklar aşılmıştı, şimdi Magellan Boğazı'nın ağaçlıklı kesimine girmek üzereydik. Ayın 13'ünde öğleden sonra, ancak rüzgâr kuzeybatıya döndüğünde ve çok şiddetli olmasına rağmen hareket ettik ve Sainte-Elisabeth Adası'nı, Saint-Barthélemi ve Aslanlar Adası'ndan[*13] ayıran kanalda yol aldık. Diğer adaların çevrelerinde uzayıp giden kayalıklara düşmemek için yaklaşmak zorunda olduğumuz Sainte-Elisabeth'in yüksekliklerinden doğru neredeyse aralıksız üstümüze çullanan acımasız rüzgârlara rağmen yelkenle devam etmek gerekiyordu.[*14] Kanalda gelgit akıntısı güney yönündeydi ve bize çok güçlü gibi göründü. *Kara Burun*'un altından, anakara toprağına yöneldik; buradan sonra kıyılar artık ormanlarla örtülmeye başlar ve manzara pek hoştur. Kıyı güneye uzanır ve akıntılar artık o kadar güçlü değildir.

Akşamın saat altısına kadar çok şiddetli rüzgâr darbeleri yedik, sonra rüzgâr sakinleşti ve kullanılabilir hale geldi. Kıyı boyunca yaklaşık bir fersah açıkta, güzel ve sakin bir havada seyrettik. Gece, *Yuvarlak Burun*'u dönmeyi ve öylece, eğer hava bozarsa, önümüzde rüzgâr altındaki *Port Famine*'ne yönelmeyi düşündük. Ne boş beklenti! Gece saat yarımda, rüzgâr birdenbire güneybatıya döndü, kıyılar sis altında kaldı, şiddetli rüzgâr yağmur ve doluyu beraberinde getirdi; sonunda hava biraz önce ne ölçüde güzel görünüyorsa o ölçüde bozdu. Bu iklimin doğası işte böyledir; zaman içinde değişmeler öylesine hızla birbirini izler ki, çabuk ve tehlikeli dönüşümlerini öngörmek imkânsızdır. Büyük yelkenimiz istingaları üzerinde yırtılınca, trinket yelkeni, grandi velena yelkeni ve alt camadana vurulmuş gabyalarla, Sainte-Anne Burnu'nu dönmek ve Famine Koyu'nda kendimizi güvenceye almak üzere orsa seyrine zorlandık. Rüzgâra karşı sadece bir fersah ilerlememiz gerekiyordu, ama hiçbir şekilde bunu başaramadık. Voltalar çok kısaydı ve çok sık tıramola etmek zorundaydık; güçlü bir akıntı bizi Tierra del Fuego'nun büyük bir girintisine doğru sürüklediğinden, bu uğursuz seyir sırasında dokuz saatte üç fersah kaybettik ve kıyı boyunca rüzgâr altında bir noktada demir yeri aramaya karar vermek

zorunda kaldık. İskandil ederek ilerledik ve sabah saat on bire doğru bir koyda, karanın bir fersah açığında, çamurla karışık kum dip üzerinde sekiz buçuk kulaç suda demirledik. Bu koya, yolculukta benim yardımcım olan, düşünce ve deneyimleriyle bana en büyük faydayı sağlayan Yüzbaşı Duclos Guyot'dan dolayı *Duclos Koyu*[*15] adını verdim.

Doğuya açık bu koyun girintisi pek azdır. Kuzey ucu, güney ucuna kıyasla biraz daha fazla ileri çıkar ve bu ikisi arasında bir fersahtan az mesafe vardır. Koyun her tarafında dip sağlamdır ve kıyıya bir gomina mesafeye kadar altı ila sekiz kulaç derinlik bulunur. Burası mükemmel bir demir yeridir, çünkü buralarda egemen olan ve şiddetle esen batı rüzgârları hayli yüksek olan kıyının üstünden doğru gelir. İki küçük çay bu koya dökülür; ağızlarında su tuzludur, ama beş yüz adım yukarıda çok iyidir. Kumsal kıyının hemen arkasında bir tür çayır vardır; ondan sonra amfitiyatro biçiminde yükselen koruluklar başlar, ama hemen hemen hiç hayvan yoktur. Orada arazide çok dolaştık, ama bir iki suçulluğundan, birkaç bağırtlak, kaz ve çok az sayıda toykuşundan başka bir av göremedik; birkaç tane de papağan gördük, bunlar soğuktan etkilenmiyorlar.

İki çaydan güneydekinin ağzında, birbirine tutturulmuş ağaç dallarından yapılma, fırın biçiminde yedi kulübeye rastladık; yeni kurulmuşa benziyorlardı ve içlerinde kireçleşmiş midye ve deniz salyangozu kabukları bulduk. Bu çay boyunca oldukça içerilere kadar ilerledik ve bazı insan izlerine rastladık. Karada geçirdiğimiz süre içinde deniz bir ayak yükseldi ve o sırada akıntı denizin doğusundan geliyordu; bu durum Bakireler Burnu'ndan buraya kadar yapılan gözlemlere aykırı düşüyordu, çünkü buraya gelinceye kadar suyun boğazdan çıkarken yükseldiğini gözlemiştik. Ama değişik gözlemlere bakarak bana öyle geliyor ki, boğumları geçtikten sonra boğazın kuzeyden güneye doğru inen bölümünde akıntılar düzenli olmaktan çıkıyor. Tierra del Fuego'yu bölen kanalların çokluğu, suyun hareketinde önemli düzensizlikler yaratıyor. Bu demirleme yerinde geçirdiğimiz iki gün boyunca, termometre 8 ila 5 derece arasında oynadı. Ayın on beşinde öğle vakti, 53 derece 20 dakika boylamını saptadık ve hava durumu hareketimize izin vermediği için adamlarımız o günü ağaç keserek geçirdiler.

Gece yaklaşırken bulutlar batıya yönelir gibi oldu ve bize elverişli bir rüzgâr haberi verdiler. Demir apikoya geldik ve gerçekten ayın 16'sında,

sabah saat dörtte esinti umduğumuz yönden gelmeye başlayınca demir aldık. Aslında gökyüzü kapalıydı ve bu yöre için olağan biçimde doğu ve kuzeydoğudan esen rüzgâr pus ve yağmur da getiriyordu. *Sainte-Anne Dili*'ni[*16] ve *Yuvarlak Burun*'u[*17] aştık. Bunlardan birincisi düzdür, pek yüksek değildir ve demirlemenin güvenli ve elverişli olduğu derin bir koyu örter. Burası kendini beğenmiş Sarmiento[201] tarafından kurulan *Philippeville* yerleşiminin talihsiz kaderinin *Açlık Limanı* (*Port Famine*) adını esinlendirdiği koydur. Yuvarlak Burun yüksek bir karadır ve adının belirttiği biçimiyle fark edilir. Bütün bu alanda kıyılar dik ve ormanlarla kaplıdır; Tierra del Fuego kıyıları birçok boğazla doğranmış gibi görünür. Manzara korku vericidir, dağlar Yerküre kadar eski, mavi karla [buzulla] kaplıdır. Yuvarlak Burun ile *Forward Burnu*[202] arasında, demir atılabilecek dört koy bulunur.

Bu koylardan ikisi, niteliği dikkatimizi çeken ve özel bir betimlemeyi hak eden bir burunla birbirlerinden ayrılmışlardır. Denizden yüz elli ayaktan fazla yükselen bu burun, bütünüyle taşlaşmış kabuklulardan oluşan yatay katmanlardan meydana gelir. Yerküre'mizde gerçekleşmiş büyük değişimlerin kanıtı olan bu anıtın hemen dibinde filikayla iskandil ettim ve yüz kulaçlık bir savloyla bile dibi bulamadım.

Rüzgâr bizi Forward Burnu'nun bir buçuk fersah ilerisine kadar götürdü; sonra dindi ve sakin hava iki saat sürdü. Küçük filikayla Forward Burnu'nun yakınlarına giderek iskandil etmek ve ölçümler yapmak için bundan yararlandım. Bu burun Amerika'nın ve bilinen bütün kıtaların en güney noktasıdır. Özenli gözlemlerle enlemini 54 derece 5 dakika 45 saniye güney olarak belirledik. Burun, birbirinden üç çeyrek fersah uzaklıkta iki çıkıntısı olan bir yüzey oluşturur, doğu yönündeki çıkıntı daha rakımlıdır. Burnun hemen altında deniz neredeyse dipsizdir; ama iki çıkıntı arasında, oldukça büyük bir derenin güzelleştirdiği bir tür koy bulunur, orada on beş kulaç suda demir atılabilir, dip kum ve çakıldır; ama rüzgâr güneyden estiğinde tehlikeli bu demirleme yeri ancak mecbur kalınırsa kullanılmalıdır. Bütün burun sert bir kayaçtan dimdik sarp bir yar biçimindedir, yüksek tepesi karla kaplıdır. Ama gene de kökleri çatlakların arasında yayılmış ve oradaki ebedi nemle beslenen birkaç ağaç yükselir. Burnun altında küçük bir kayaya çıktık, dört kişiyle kayanın üzerinde duracak yer bulmakta güçlük çektik. Geniş bir kıtanın başladığı ya da son bulduğu bu noktaya gemimizin bayrağını diktik ve bu yabanıl ve ürkütücü

toprakta ilk kez birbiri ardına "Yaşasın Kral!" haykırışları yankılandı. O noktadan, *Hollanda Burnu*'nu batı yönünde 4 derece kuzeyde saptadık; demek ki böylece kıyı kuzeye dönmüş oluyordu.

Akşam saat altıda gemiye geri döndük ve kısa bir süre sonra rüzgâr güneybatıya dönünce, Bay de Gennes[203] tarafından Fransız Koyu adı verilen koyda bir demirleme yeri aramak durumunda kaldım. Akşam saat sekiz buçukta orada kum ve çakıl bir dip üzerinde on kulaç suda demirledik; koyun iki ucundan biri kuzeydoğu-kerte doğu 5 derece kuzeyde, diğeri güney 5 derece batıdaydı ve ortadaki ada da kuzeydoğudaydı. Pasifik Denizi'ni geçiş için su ve ağaç edinmemiz gerekiyordu; ilk yolculuğumda ancak Fransız Koyu yakınlarına kadar gelebildiğim için boğazın geri kalan bölümünü tanımıyordum, onun için bu gereksinimleri buradan sağlamaya karar verdim; kaldı ki Bay de Gennes de burasını bu işler için güvenli ve elverişli olarak tarif ediyordu; onun için daha akşamdan bütün filikalarımızı denize indirdik.

Gece rüzgâr, pusulanın çevresinde şiddetli esip durdu; deniz hareketlendi ve yakınımızda, koyun iç tarafının hemen tamamını kaplayan sığlığın üzerinde çatlamaya başladı. Rüzgâr yönünde birbirini izleyen değişmelerin gemiyi demir etrafında döndürmesi, bizde demirin çapariz alması korkusunu yaratıyordu; geceyi sürekli bir endişe içinde geçirdik. Bizden biraz daha açıkta demirli bulunan *L'Étoile* daha az hırpalandı. Sabah saat iki buçukta küçük filikayı, Bay de Gennes'in kendi adını verdiği ırmağın girişini iskandil etmeye gönderdim. Deniz alçalmıştı ve ırmağın halicindeki bir sığlıkta oturduktan sonra geçebildi; şalupalarımızın burayı ancak deniz tam yükseldiği sırada aşabileceklerini bildirdi; öyle ki günde ancak bir defa gidip gelebilirlerdi. Tatlı su teminindeki bu güçlük, bana pek güvenli görünmeyen bu demirleme yeriyle birleşince, gemileri, bunun bir fersah doğusunda bir başka koya götürmeye karar verdim. 1765'te oradan Malvinas Adaları için çok kolayca ağaç temin etmiştim, gemimin mürettebatı da o koya benim adımı vermişti. Ama ilkin, her iki gemi mürettebatının oradan kolayca su alabileceklerine emin olmak istedim. Gördüm ki tam o koya dökülen ve bizim günlük ihtiyaçlarımıza ve yıkanmaya yarayacak suyu alabileceğimiz dereden başka, bitişik iki koyun her birinde de gereksinme duyduğumuz suyu yarım mil öteye gitmeksizin rahatça sağlayabileceğimiz birer dere vardı.

Buna dayanarak ayın 17'sinde öğleden sonra saat iki buçukta, pruva gabya yelkeni ve mizana babafingosunu açarak hareket ettik, Fransız Koyu'ndaki adacığın açığından geçtik ve ardından çok dar bir geçide ulaştık. Bu geçitte, Fransız Koyu'nun kuzey ucuyla, yüksek irtifalı ve çeyrek fersahın yarısı uzunluğunda bir adanın arasında dip çok derindir. Bu geçit Bougainville Koyu'nun girişine götürür, ama orada ayrıca iki ada daha vardır; bunlardan daha büyük olanı *Rasathane Adacığı*[*18] adını hak etti. Koy içe doğru bin iki yüz ayak uzunluğunda ve üç yüz ayak genişliğindedir; yüksek tepeler onu çepeçevre sarar ve bütün rüzgârlara karşı korur; o nedenle orada su bir havuzdaki gibidir.

Saat üçte koyun girişinde yirmi sekiz kulaç suda demirledik ve gemiyi içeriye çekmek üzere hemen karaya palamar gönderdik. Çok derin suda demirlemiş bulunan *L'Étoile* demir taradı ve Rasathane Adacığı üzerine düştü; kendisini kıyıya bağlayan palamarları vira edemeden, kıçı adacığın birkaç ayak yakınına kadar geldiğinde, altındaki derinlik henüz 30 kulaçtı. Bu adacığın kuzeydoğu kıyısı bu kadar sarp değildir. Günün geri kalan bölümünü gemileri palamarlamakla geçirdik; pruvamız açığa dönük, pruva demirlerinden biri çamurlu dipte 23 kulaç suda, kıçtan atılmış bir tonoz demiri de neredeyse karadaydı; iki palamarla iskele tarafında karadaki ağaçlara, ayrıca bizim gibi karaya palamarlanmış *L'Étoile*'e de başka iki halatla bağlandık. Derenin yakınında dallardan yapılma ve çoktan beri terk edilmiş görünen iki kulübe bulduk. 1765'te ben burada ağaç kabuklarından bir kulübe yaptırmış, içine de tesadüfen buraya gelecek Yerliler için birkaç armağan bırakmış, kulübenin üstüne de bir beyaz bayrak bağlamıştım: bayrak ve armağanlar alınmış, kulübeyi yıkılmış bulduk.

18'i sabahı, işçiler ve karaya indireceğimiz muhtelif eşya için bir kamp kurdurdum; bütün su fıçılarını da elden geçirmek ve kükürtle tütsülemek için karaya indirdik; çamaşır yıkayıcılar için tekneler hazırladık ve kalafatlanması gereken şalupamızı karaya çektik. Aralık ayının geri kalanını bu koyda geçirdik, kolayca ağaç temin ettik, hatta kereste imal ettik. Orada bu iş çok kolaylaşmıştı, ormanda açılmış yollar vardı ve bize gerekenden fazla, önceden kesilmiş ağaç bulunuyordu; bunlar 1765 yılında *L'Aigle* gemisi mürettebatının kestiklerinden artakalanlardı. Orada ayrıca gemiyi yarım yatırarak onardık ve on sekiz top yerleştirdik. *L'Étoile* ayrıca, La Encenada'daki yarım kalafatlamadan sonra yeniden eskisi kadar çoğalan su sızıntısını giderme mutluluğunu yaşadı. Pruvasını bütünüyle kaldırıp, dış

kaplamalarından birkaçını sökünce, suyun, iki parçadan oluşan bodoslamasının açıklığından girdiği görüldü. Çaresine bakıldı ve seferin sonraki bölümünde, her gün su pompalama yükü altında ezilen mürettebat için çok büyük bir ferahlama yarattı.

Bay Verron daha ilk günlerde aletlerini Rasathane Adacığı'na kurmuştu; ama gecelerinin büyük bir bölümünü boşuna geçirdi. Bu yörede astronomi için pek elverişsiz gökyüzü onun boylam gözlemi yapmasını engelledi; ancak çeyrek çemberle gerçekleştirilen üç gözlem sonunda adacığın güneysel enlemini belirleyebildi: 53° 50' 25". Ayrıca koyun girişinde denizin en yüksek anını da 00 saat 59' olarak belirledi. Deniz hiçbir zaman on ayaktan fazla yükselmedi. Burada kalışımız sırasında termometre çoğunlukla 8-9° arasındaydı; 5°'ye kadar düştü, en fazla da 12,5°'ye yükseldi. Güneş o sırada hiçbir bulutla perdelenmiyordu ve burada pek az görülen ışınları kıtanın dağlarındaki karların bir bölümü eritiyordu. Bay de Commerçon, Bay Nassau Prensi ile birlikte o günleri bitki derleyerek değerlendiriyordu. Aşılması gereken her türden engelle karşılaşıyordu ama bu çetin toprak onun gözünde getirdiği yeniliklerle değer kazanmaktaydı; Magellan Boğazı onun defterlerini bilinmeyen ve ilginç çok sayıda bitkiyle zenginleştirdi. Av ve balıkçılıksa o denli başarılı değildi; hiçbir zaman hiçbir şey vermedi. Burada gördüğümüz tek dörtayaklı, işçilerin arasında dolanırken vurulan ve Avrupa'dakilerin hemen aynısı bir tilkiydi.

Ayrıca hem kıtanın hem de Tierra del Fuego'nun yakın kıyılarını açınsamak için girişimlerde de bulunduk; bunlardan birincisi verimsiz oldu. Ayın 22'sinde sabahın üçünde Bay de Bournand ve Bay du Bouchage ile birlikte Hollanda Burnu'na kadar gitmek ve o arada bulunabilecek demirleme yerlerini görmek için yola çıktık. Hareketimiz sırasında deniz sakin ve hava dünyanın en güzeliydi. Bir saat sonra kuzeybatıdan hafif rüzgâr çıktı, ama hemen sonra güneybatıya döndü ve fırtınaya yakın esmeye başladı. Onunla üç saat mücadele ettik, kıyıları siper ederek kürek çektik ve güçlükle Forward Burnu'nun doğu çıkıntısıyla korunan koyun kumsalına dökülen bir derenin ağzına ulaşabildik. Kötü havanın çok sürmeyeceğini düşünerek orada mola verdik. Bu konudaki umudumuz, sadece yağmurun bizi delip geçmesine ve soğuktan donmamıza yaradı. Ormanda, geceyi daha az açıkta geçirmek üzere ağaç dallarından bir kulübe inşa etmiştik. Bunlar bu ülkenin yabanıllarının saraylarıdır, ama onların bu kulübelerde yaşama alışkanlığı bizde eksikti. Soğuk ve nem bizi sığınağımızdan çıkardı ve

sönmemesi için mücadele ettiğimiz bir büyük ateşin çevresine sığınmak zorunda bıraktı; bir yandan da küçük filikanın yelkeniyle yağmurdan korunmaya çalıştık. Gece çok korkunçtu, rüzgâr ve yağmur katlandı ve bize gün doğar doğmaz geri dönmek üzere yola çıkmaktan başka seçenek bırakmadı. Sabah saat sekizde firkateyne, bu sığınağa kavuşmaktan büyük mutluluk duyarak geri döndük; nitekim biraz sonra hava öylesine bozdu ki, eğer kalsaydık geri dönmek için yola çıkmamız mümkün olmazdı. İki gün boyunca kararlı bir fırtına hüküm sürdü ve kar bütün dağları kapladı. Oysa yazın tam ortasındaydık, Güneş on sekiz saate yakın bir süre ufkun üzerinde kalıyordu.

Birkaç gün sonra, daha başarılı yeni bir açınsama gerçekleştirdim; amacım Tierra del Fuego'nun bir bölümünü görmek ve Forward Burnu'nun karşısına gelen kıyıda bir demirleme yeri bulmaktı; ardından Hollanda Burnu'na geçmeyi ve o burundan Fransız Koyu'na kadar kıyıyı açınsamayı düşünüyordum, bunda ilk denememiz sırasında başarılı olamamıştık. *L'Étoile*'in büyük filikasını ve *La Boudeuse*'ün şalupasını karabinalar ve tüfeklerle silahlandırdım; ayın 27'sinde sabah saat dörtte Bay de Bournand, Bay d'Oraison ve Nassau Prensi'yle birlikte gemiden ayrıldım. Fransız Koyu'nun batı ucuna gelince, Tierra del Fuego'ya geçmek üzere yelken açtık ve saat ona doğru, gemiler için bile elverişsiz kumsal bir koyda küçük bir ırmağın ağzında karaya çıktık. Bununla birlikte gemiler zor anlarda, denizin yükselmiş olduğu sırada bu ırmağa girebilir ve orada bir sığınma yeri bulabilirler. Oldukça güzel ve gölgesi birçok yabanıl kulübesini örten bir korunun kenarında yemek yedik. Bulunduğumuz o noktadan, Fransız Koyu'nun batı ucunun kerterizini kuzeybatı-kerte-batı, 5 derece batı olarak saptadık ve uzaklığı beş fersah tahmin ettik.

Öğleden sonra, Tierra del Fuego kıyıları boyunca kürekle ilerledik; batıdan biraz rüzgâr vardı, ama denizde ölü dalga hayli fazlaydı. Sonunu göremediğimiz büyük bir girintinin önünden geçtik. Yaklaşık iki fersah genişliğindeki ağzı, ortadaki çok yüksek bir adayla ikiye ayrılıyor. Burada rastladığımız çok sayıda balina ve büyük ölü dalgalar bize, bunun, Horn Burnu'nun oldukça yakınında denize açılan bir boğaz olabileceğini düşündürdü. Neredeyse öteki kıyıya yaklaştığımızda, yanan ve sönen birçok ateş gördük; sonra bu ateşler hep yanık kaldı ve benim durmayı düşündüğüm bir koyun alçak ucunda yabanılları fark ettik. Doğruca onların ateşlerine yöneldik ve daha önceden Boğaz'a ilk yolculuğumda görmüş

olduğum yabanıl obasını tanıdım. O tarihte onlara Peşöre'ler [*Pecherais*] adını vermiştik, çünkü bizi karşıladıklarında söyledikleri ilk söz bu olmuştu ve Patagonların *şavua* sözünü yineledikleri gibi bunlar da durmaksızın bu sözü yineliyorlardı. Aynı neden bu kez, onlara yeniden aynı adı vermemize yol açtı. İlerde, Boğaz'ın bu ormanlık bölümünün sakinlerini betimleme fırsatı bulacağım. Sona ermek üzere olan gün, bu kez yanlarında uzun süre kalmamıza izin vermedi. Erkek, kadın, çocuk yaklaşık kırk kişi kadardılar ve yandaki koyda on-on iki kayıkları vardı. Onlardan ayrıldık, koyu geçtik ve bir başka girintiye yöneldik, karanlık düşmüştü o nedenle çevreyi gezemedik. Geceyi büyükçe bir ırmağın kıyısında geçirdik, orada büyük bir ateş yaktık ve teknelerimizin hayli büyük yelkenleri bize çadır görevi yaptı; kaldı ki eğer soğuğu saymazsanız hava pek güzeldi.

Ertesi sabah, bu girintinin gerçek bir liman olduğunu gördük ve hem burasının hem de koyun derinliklerini iskandil ettik. Koyda, kırk kulaçtan on iki kulaca kadar demir yeri çok elverişli, dip kum, küçük çakıl ve kabuklardan oluşuyor. Orada, bütün tehlikeli rüzgârlardan korunuyorsunuz. Doğu ucu, *Kubbe* adını verdiğimiz çok büyük ve yuvarlak bir tepeyle fark ediliyor; batısında bir adacık bulunuyor ve bu adacıkla kara arasında gemi için geçit yok. Koydan limana oldukça dar bir boğumdan geçerek giriliyor; ve içerde derinlik 10, 8, 6, 5 ve 4 kulaç, dip çamur; boğumda dip kayalık, derinlik 4, 5 ve 6 kulaç; suyun biraz daha derin olduğu doğu kıyısına daha fazla yaklaşarak ortalamakta fayda var. Bu demirleme yerinin güzelliği oraya *Güzelhavuz Koyu ve Limanı* adını vermemize neden oldu. Eğer uygun bir rüzgâr beklemekten başka yapacak bir şey olmazsa, bu koyda demirlemek yeterlidir. Eğer ağaç ve su temin edilecekse, hatta kalafat yapılacaksa, bu işlemler için Güzelhavuz Limanı'ndan daha elverişli bir yer aranmamalıdır.

Şalupaya komuta eden de Bournand Şövalyesini, bu önemli yere ilişkin bütün bilgileri ayrıntılı biçimde derlemesi ve ardından gemiye dönmesi emrini vererek orada bıraktım. Ben *L'Étoile*'in, o geminin subaylarından Bay Landais'nin komutasındaki filikasına geçtim ve araştırmalarımı sürdürdüm. Batıya yöneldik; ilkin çevresini dolaştığımız bir adayı ziyaret ettik; bu adanın çevresi, 25, 21 ve 18 kulaç suda, kum ve küçük çakıllardan oluşan dip üzerinde demirlemeye elverişliydi. Bu adada balıkçılıkla uğraşan yabanıllar vardı. Kıyıyı izleyerek, günbatımından önce, üç dört gemi için mükemmel bir demir yeri sağlayan bir koya ulaştık. Bu koyun yaklaşık bir

mil doğu-güneydoğusunda bulunan görünür bir kayalık dolayısıyla ona *Karabatakyuvası Koyu* adını verdim. Koyun girişinde su 15 kulaç, demirleme yerindeyse 8-9 kulaçtır; geceyi orada geçirdik.

Ayın 29'unda Karabatakyuvası Koyu'ndan çıktık ve çok kuvvetli bir akıntının da yardımıyla batıya yöneldik. Farklı büyüklükte iki adanın arasından geçtik; onlara *İki Kızkardeş* adını verdim. Bu adalar Forward Burnu'nun yaklaşık üç fersah uzağındadır ve burnun ortasına göre kuzey-kuzeydoğu ve güney-güneybatıda bulunurlar. Biraz daha ötede *Şeker Ekmeği* adını verdiğimiz ve biçimi nedeniyle çok kolay belirlenebilecek bir ada gördük; bu ada aynı burnun güney ucuna göre kuzey-kuzeydoğu ve güney-güneybatı doğrultusundadır. Karabatak Burnu'na yaklaşık beş fersah uzaklıkta, sonunda mükemmel bir demirleme yeri olan güzel bir koy bulduk; demirleme yerine dökülen güzel bir çağlayan, buraya *Çağlayan Koyu ve Limanı* adını koymama neden oldu. Bu koyun ortası Forward Burnu'na göre kuzeydoğu-güneybatı yönündedir. Demirleme emniyeti ve kolaylığı, su ve ağaç teminindeki kolaylık burasını çok elverişli kılıyor.

Çağlayan oldukça yüksek birçok dağın aralarındaki vadilerden kıvrılarak gelen bir ırmağın sularından oluşuyor ve yaklaşık elli altmış *tuaz*[204] kadar yüksekten düşüyor. Ben düştüğü yere çıktım; arazi orada koruluklar ve bodur ve süngerimsi bir kara yosunuyla kaplı düzlüklerden oluşuyor. Aramama rağmen oradan insan geçtiğini gösterecek hiçbir iz bulamadım; bu yörenin yabanılları, kendilerine besin sağlayan kıyıları hiç terk etmiyorlar. Bunun dışında, Tierra del Fuego'nun, Sainte-Elisabeth Adası'nın berisindeki bölümü, bana, dorukları ebedi karla kaplı dağlık, yüksek, karmaşık bir büyük adalar topluluğundan başka bir şey gibi görünmedi. Onların arasından denize çıkan çok sayıda geçit olduğundan şüphe etmiyorum. Ağaçlar ve bitkiler burada da Patagonya kıyılarındakilerin aynı; ve ağaçları bir yana bırakırsanız, arazi Malvinas Adaları'na çok benziyor.

Tierra del Fuego'nun bu ilginç bölümüne ait hazırlamış olduğum haritayı da buraya ekliyorum.[205] Şimdiye kadar orada hiçbir demirleme yeri bilinmiyordu ve gemiler oraya yaklaşmak istemiyorlardı. Betimlemiş olduğum üç limanın keşfi, Magellan Boğazı'nın bu bölümünde seyri kolaylaştıracaktır. Forward Burnu, denizciler için, Magellan Boğazı'nın en korkulan yerlerinden biri olmuştur. Ters ve azgın bir rüzgârın o burnu dönmeyi engellemesi çok sık rastlanan bir durumdur: birçoklarını Açlık

Koyu'na kadar geri dönmeye zorlamıştır. Artık egemen rüzgârlardan bile yararlanılabilir. Yapılacak iş sadece Tierra del Fuego'ya yönelmek ve yukarda betimlediğim üç demirleme yerinden birine ulaşmaktır; buysa, her zaman büyük gemiler için çok fazla deniz olmayan bir kanalda orsa seyriyle gerçekleştirilebilir. Oradan sonra bütün voltalar elverişli olacaktır ve eğer burada yeniden güçlü hale gelen gelgit akıntılarından da biraz yararlanılabilirse *Galant Limanı*'na ulaşmak hiç zor olmayacaktır.

Çağlayan Limanı'nda çok rahatsız bir gece geçirdik. Hava çok soğuktu ve aralıksız yağmur yağdı. Ayın 30'unda da nerdeyse bütün gün sürdü. Sabah saat beşte limandan çıktık ve yelkenle, küçük teknemize göre çok dalgalı denize açıldık. Forward Burnu'yla Hollanda Burnu'na aşağı yukarı eşit uzaklıktaki bir noktada kıtaya ulaştık. Bu kıyıyı açınsamak söz konusu bile olamazdı, kıyı boyunca rüzgârı arkamıza alarak, kandilisa ve iskota halatlarını elimizden bırakmamaya zorlayan ani ve şiddetli esişlere dikkat ederek, seyirden yeterince mutluyduk. Hatta Fransız Koyu'nu geçerken, yanlış bir dümen manevrası az kalsın filikayı başımıza geçiriyordu. Sonunda sabah saat onda firkateyne ulaştım. Benim yokluğum sırasında Bay Duclos Guyot, karaya çıkarttığımız malzemeyi toparlamış ve her şeyi hareket için hazır hale getirmişti. Öğleden sonra palamarları çözmeye başladık.

31 Aralık sabahı saat dörtte, palamarların çözülmesi işini tamamladık ve saat altıda, kürekli teknelerimiz tarafından çekilerek koydan çıktık. Hava sakindi; saat yedide kuzeydoğudan bir hafif rüzgâr çıktı, ardından gün içinde kuvvetlendi; hava öğleye kadar oldukça açıktı, sonra puslandı ve yağmur başladı. Saat on bir buçukta kanalın ortalarına geldiğimizde, *Çağlayan*'ı güneydoğuda, *Şeker Ekmeği*'ni doğu-güneydoğu-5° güneyde, Forward Burnu'nu[*19] doğu-kerte-kuzeydoğuda, Hollanda Burnu'nu da batı-kuzeybatı-4° batıda gördük ve kerterizini aldık. Öğlenden akşamın altısına kadar Hollanda Burnu'nu[*20] döndük. Akşama doğru rüzgârın gücü iyice azaldı, bunun üzerine Galant Limanı'nın bulunduğu koya girip demirlemeye karar verdim ve saat onda, kaba çakıl, kum ve küçük mercanlardan bir dip üzerinde 16 kulaç suda demir attık; Galant Burnu,[*21] güneybatı-3° batımızdaydı. Kısa bir süre sonra buraya yerleşmiş olmaktan pek memnun olduk: çünkü gece boyunca sürekli yağmur ve şiddetli güneybatı rüzgârı vardı.

1768 yılına, *Fortescû Koyu* adı verilen ve sonunda Galant Limanı'nın[*22] bulunduğu işte bu koyda girdik. Koyun ve limanın Bay de Gennes'in kitabında verilen çizimi çok doğrudur. Orada üç hafta boyunca bağlı kalıp, Paris'in en kötü kışıyla bile kıyaslanmayacak havaları yaşadığımız sırada, bunu ancak fazlasıyla doğrulamak imkânını bulduk. Orada geçirdiğimiz günlere ilişkin bazı ayrıntıları belirterek, o uğursuz günlerin sıkıntılarını okuyucuyla biraz paylaşmak doğru olur.

İlk yaptığım, Elisabeth Koyu'na kadar kıyıyı ve Magellan Boğazı'nın bu yöresinde serpiştirilmiş adaları açınsamak üzere adamlar göndermek oldu; demirli bulunduğumuz yerden bakınca, bu adalardan, Narborough[206] tarafından *Charles* ve *Montmouth* adı verilmiş ikisini görebiliyorduk. Daha uzaktakilere *Kraliyet Adaları*, en batıdakine de *Rupert Adası* adını koymuştur. Batı rüzgârları hareketimize izin vermiyordu, ayın ikisinde ikinci bir demir attık. Yağmur karaya çıkıp dolaşmaya engel olmadı; karada İngiliz gemilerinin buradan geçtiklerine ve durakladıklarına ilişkin izler bulduk: yeni kesilmiş ve doğranmış ağaç parçaları, kısa bir süre önce soyulmuş baharatlı defne kabukları, bahriye işliklerinde imal edilen yelken bezi ve halatlara iliştirilenler türünden ve üzerindeki *Chatham Martch 1766* yazısı kolayca okunan ahşaptan bir levhacık. Ayrıca birçok ağacın gövdesine kazınmış 1767 tarihi ve adlar ya da adların ilk harflerini gördük.

Limanı oluşturan yarımadaya aletlerini taşıyan Bay Verron, orada öğle vakti bir çeyrek çemberle 53° 40' 41" güney enlemini tespit etti. Bu gözlem, Hollanda Burnu'nun bu noktadan alınan kerteriziyle ve gene aynı burnun 16 Aralık günü Forward Burnu'nun ucundan alınmış kerteriziyle bir araya getirildiğinde Galant Limanı'ndan Forward Burnu'na kadar mesafenin on iki fersah olduğu sonucuna götürmektedir. Bay Verron ayrıca azimut pusulasıyla iğnenin sapmasını[207] 22° 30' 32" kuzeydoğu, ve eğimini[208] de yüksek kutup yönünde 11° 11' olarak saptadı. Gecelerin de gündüzler kadar berbat geçtiği burada, işte nerdeyse bir ayda yapabildiği gözlemler bundan ibarettir. Burada ayın 3'ünde, akşam saat 10.30'da başlayan bir Ay tutulmasına dayanarak koyun boylamını belirlemek için güzel bir fırsat yakalanmıştı, ama gün boyunca aralıksız yağan yağmur bütün gece sürdü.

Sonraki günler, ayın 4'ü ve 5'i acımasızdı; yağmur, kar, ısıran bir soğuk, savuran bir yağmur; bu hava, *Mezmurlar*'ı yazanın: "*nix, grando, glacies, spiritus procellarum*"[209] biçiminde betimlediği aynı havaydı. Ayın üçünde,

bir demir yeri belirlemeye çalışmak üzere Tierra del Fuego'ya bir filika göndermiştim ve Charles ve Montmouth adalarının güneybatısında iyi bir yer bulunmuştu; öte yandan kanalda gelgit akıntılarının yönünü de araştırtmıştım. Onların yardımıyla ve hem kuzeyde hem de güneyde bilinen demirleme yerlerine dayanarak, ters rüzgâr altında bile hareket etmek istiyordum; ama rüzgâr hiçbir zaman buna izin verecek kadar kullanılabilir hale gelmedi. Ayrıca burada kalışımız süresince devamlı olarak akıntı yönünün Boğaz'ın bu bölümünde de boğumlar bölümündeki gibi olduğunu, yani kabarma sırasında doğuya, alçalma sırasında da batıya yöneldiğini fark etmiştik.

Ayın 6'sında öğleden sonra hava sanki bir an için durulur gibi oldu, hatta rüzgâr güneydoğudan eser gibiydi ve daha önceden ikinci demiri vira etmiştik; ama tam hareket edeceğimiz sırada rüzgâr gene şiddetli ani esişlerle birlikte batı-kuzeybatıya döndü ve hemen ikinci demiri yeniden fundo etmek zorunda kaldık. O gün gemide birkaç yabanıl ziyaretçimiz vardı. Sabahleyin, Galant Burnu'nun ucunda dört pirog[210] görünmüştü, bir süre oldukları yerde durduktan sonra aralarından üçü koyun sonuna doğru ilerlediler, dördüncüsüyse firkateyne doğru geliyordu. Yarım saat kadar duraksadıktan sonra, tekrarlanan *Peşöre* bağrışları arasında gemiyi bordaladı. Pirogda bir erkek, bir kadın ve iki de çocuk vardı. Kadın kayıkta kaldı; erkek tek başına, oldukça kendine güvenli biçimde ve neşe içinde gemiye çıktı. İki başka pirog da birinciyi izledi ve erkekler yanlarında çocuklarla firkateyne girdiler. Kısa bir süre sonra kendilerini pek rahat hissettiler. Onları dans ettirdik, sonra onlara şarkı söylettik, saz dinlettik ve özellikle yemek yedirdik; büyük bir iştahla yediler. Her şey onlar için pek lezzetliydi: ekmek, tuzlanmış et, içyağı; önlerine ne koysak atıştırıyorlardı. Hatta bu rahatsız edici ve iğrenç konuklardan kurtulmak için oldukça güçlük çektik, ve piroglarına geri dönmeye razı edebilmek için onlara göstere göstere teknelerine tuzlanmış et parçaları taşıdık. Ne gemiler ne de gördükleri değişik nesneler karşısında şaşkınlık gösteriyorlardı; bir zanaat eserinden etkilenebilmesi için kişinin, herhalde basit de olsa ona ilişkin bir fikri olması gerekiyor. Bu kaba adamlar, insan emeğinin başeserlerini, doğa kanunları ve doğa olayları gibi ele alıyorlar. Bu obanın Galant Koyu'nda geçirdiği günler içinde, onları karada ve gemide sık sık gördük.

Bu yabanıllar ufak tefek, çirkin ve zayıftırlar; katlanması mümkün olmayan bir koku yayarlar. Neredeyse çıplak gezerler; tek giysileri, bütün

gövdelerini örtmek için fazla küçük deniz kurdu postlarıdır; bu postlar aynı zamanda kulübelerine örtü, piroglarına da yelken görevi yapar. Ayrıca birkaç yaban laması postuna sahipler, ama bunların sayısı pek azdır. Kadınları birer gudubettir ve erkekler de onlara karşı pek saygılı gibi görünmüyorlar. Piroglarla gezen, onların bakımını yapan, hatta soğuğa rağmen, kıyının hayli uzağında kayıklara bağlanma yeri sağlayan dev yosunlara kadar yüzerek, içlerine sızabilen suyu boşaltan kadınlardır. Karada, erkeklerin hiç katkısı olmadan odun ve deniz kabukluları toplayanlar da kadınlardır. Memede çocukları olan kadınlar bile bu angaryadan kurtulamazlar. Çocuklarını, sırtlarında, katlanmış postlar içinde taşırlar.

Pirogları, sazlarla birbirine bağlanmış ağaç kabuklarından yapılmıştır; dikiş aralarında yosunlar vardır. Ortada kumdan küçük bir ocak ve içinde her zaman canlı tutulan küçük bir ateş bulunur. Silahları, her ikisi de Boğaz'da çok bulunan çobanpüskülü yapraklı kadıntuzluğu dallarından yapılan yay ve oklardır; yayın kirişi bağırsaktan üretilir, okların ucunda oldukça sanatlı biçimde yontulmuş taşlar takılıdır; ama bu silahlar düşmandan çok av hayvanlarına yöneliktir: ve onları kullanan kollar kadar güçsüzdür. Onlarda ayrıca, bir ayak uzunluğunda ucu sivriltilmiş ve bir kenarı dişli balık kemikleri gördük. Bu bir hançer midir? Ben daha çok bir balık avlama aleti olduğunu sanıyorum. Onu uzun bir çubuğun ucuna bağlıyor ve bir zıpkın gibi kullanıyorlar. Bu yabanıllar, erkek, kadın, çocuk, ortalarında bir ateş yanan kulübelerde içi içe yaşarlar. Genelde kabuklularla beslenirler; ama köpekleri ve balina sakalından yapılma ağları da vardır. Hepsinin dişlerinin çürüklerle dolu olduğunu gözledim, sanıyorum ki bunun nedeni, her ne kadar yarı pişmiş olsa da kabukluları çok sıcakken yemelerinde aranmalıdır.

Bunun dışında iyi insanlara benziyorlar, ama öylesine zayıflar ki, bazen iyiliklerini şükranla karşılamama eğilimi doğabiliyor. Batıl inançları olduğu ve kötü ruhlara inandıkları yolunda bir izlenim doğdu bizde; içlerinden, kötü ruhların etkilerine karşı savaşan kişiler aynı zamanda hem hekimlik hem de rahiplik yapıyorlar. Yaşamım boyunca gördüğüm bütün yabanıllar arasında Peşöreler en yoksun olanlarıdır: tam anlamıyla doğal durumda bulunmaktadırlar. Eğer gerçekten, kendi kendinin efendisi ve özgür, yükümlülüğü ve yapacak işi gücü olmayan ve daha iyisini bilmediği için elindekiyle yetinen bir insana acınabilirse; ben işte, hayatı kolaylaştıran

şeylerden yoksun olduktan başka bir de ayrıca yeryüzündeki en korkunç iklimin güçlüklerine katlanmak zorunda kalan bu insanlara acırım. Peşöreler aynı zamanda bütün dünyada gördüğüm, sayıca en küçük insan topluluğunu oluşturuyorlar; ama buna rağmen kanıtı biraz ilerde görüleceği üzere, onlar arasında da sahtekârlara rastlanıyor. Çünkü birden çok aile bir araya gelir gelmez –burada aileden anladığım baba, ana ve çocuklardır– çıkarlar karmaşıklaşıyor, bireyler ya güç kullanarak ya da dolap çevirerek egemenlik peşine düşüyorlar. Ailenin adı toplumun adına dönüşüyor, ve ormanların ortasında oluşsa da, sadece kardeş çocuklarından kurulu olsa da, dikkatli bir gözlemci bunlarda, ulus biçiminde bir araya gelmiş insanların uygarlaşırken birer ad verdikleri bütün kötülüklerin tohumunu, en büyük imparatorlukların ortaya çıkışına, dönüşümlerine ve çöküşlerine yol açan o kötülüklerin tohumlarını bulabiliyor. Aynı neden, henüz doğal duruma yakın insanların sahip olamayacakları erdemlerin de, uygar denilen toplumlarda ortaya çıkışını açıklamaktadır.

Ayın 7'si ve 8'inde hava o kadar kötüydü ki, gemiden inmek mümkün olmadı; hatta gece demir taradık ve bir göz demiri fundo etmek zorunda kaldık. Zaman zaman güvertede karın kalınlığı dört parmağa kadar yükseldi ve gün doğduğunda çevremizdeki bütün toprakların karla kaplandığını gördük; sadece kıyının alçak kesimlerindeki nem, karın yerde kalmasını engelliyordu. Termometre 5 ve 4 derece gösteriyordu, giderek donma noktasının iki derece üstüne kadar indi. Ayın 9'unda öğleden sonra hava biraz düzeldi. Peşöreler gemiye gelmek üzere yola koyulmuşlardı, hatta süslenmişlerdi, yani bütün gövdelerini kırmızı ve beyaz renklere boyamışlardı: ama bizim filikalarımızın gemiden ayrıldığını ve onların kulübelerine doğru yöneldiğini görünce izlemeye başladılar, sadece tek bir pirog *L'Étoile*'e yanaştı. O da orada pek az kaldı ve bizim bayların[211] pek bir dostluk kurdukları diğerlerinin yanına döndü. Bu arada kadınların hepsi tek bir kulübeye çekilmişlerdi; bu kulübeye girmek istenildiğinde yabanıllar, canı sıkılmış göründüler. Aksine onları başka kulübelere davet ediyor ve bu baylara orada, sunmazdan önce emdikleri midyeleri ikram ediyorlardı. Onlara küçük armağanlar verildi, sevinerek kabul ettiler. Sonra dans ettiler, şarkı söylediler ve dıştan bakıldığında genellikle çok ağırbaşlı bu yabanıl insanlardan beklenmeyecek ölçüde neşeli göründüler.

Sevinçleri uzun sürmedi. Çocuklarından biri, yaklaşık on iki yaşında ve bütün oba içinde yüzü bizim için ilgi çekici olan tek çocuk, birden

kıvranarak kan tükürmeye başladı. Zavallı çocuk *L'Étoile*'e gitmişti ve orada kendisine, yaratacağı bu uğursuz sonuç öngörülmeksizin, cam ve ayna parçaları armağan etmişlerdi. Bu yabanıllarda, boğazlarına ve burun deliklerine küçük talk parçacıkları sokma alışkanlığı vardı. Batıl inançları, acaba, bu tür bir tılsıma onların gözünde kimi güçler mi yüklüyor? Ya da belki karşılaşabilecekleri bazı rahatsızlıklara karşı onu bir tür koruyucu gibi mi görüyorlar? Öyle anlaşılıyordu ki, çocuk camları da bu şekilde kullanmıştı. Dudakları, dişetleri ve damağı kesikler içindeydi ve neredeyse durmaksızın kanıyordu.

Bu olay büyük üzüntü ve güvensizlik yarattı. Şüphesiz bizim kimi kötülükler yapabileceğimizden kuşkulandılar; nitekim hemen çocuğu kapan büyücü, ilk önce çocuğa armağan edilmiş ketenden yapılma giysiyi üstünden çıkarttı aldı. Sonra bunu Fransızlara iade etmek istedi; onlar geri almayı reddedince ayaklarının dibine fırlatıp attı. Şu da var ki, giysi merakı herhalde büyü korkusundan baskın çıkan bir başka yerli onu hemen yerden aldı.

Büyücü, çocuğu ilkin kulübelerden birinde sırtüstü yatırdı, bacakları arasında diz çökerek üzerine eğildi ve var gücünü kullanarak, başı ve iki eliyle onun karnına bastırmaya başladı; bir yandan da durmadan bağırıyor, ama haykırışlarında herhangi bir eklemlenme sezinlenmiyordu. Arada bir doğruluyor ve birleştirdiği iki avucu içinde sanki kötülüğü tutuyormuş gibi ve o kötü ruhları kovmak istermişçesine, ellerini bir anda havada açıyor ve üflüyordu. Bu tören sürüp giderken gözü yaşlı bir yaşlı kadın hastanın kulağına onu çıldırtmaya yetecek kadar bağırıyordu. Öte yanda bu zavallıysa, sayrılığından olduğu kadar ilacından da acı çeker görünüyordu. Büyücü, tören kılığını almak üzere uzaklaşınca ona biraz nefes alma imkânı doğdu; sonra döndüğünde, saçları pudralanmış, başı Mercurius'un başlığına oldukça benzer biçimde iki beyaz kanatla bezenmiş biçimde, kendine daha fazla güvenle ama aynı başarısızlıkla görevine yeniden başladı. Çocuk artık daha da kötü görünüyordu, bizim papazımız onu kaşla göz arasında vaftiz etti.

Subaylar gemiye dönmüş ve karada olan bitenleri bana anlatmışlardı. Derhal başcerrahımız Bay de la Porte ile birlikte beni oraya götürmelerini istedim; cerrah biraz süt ve biraz da kaynatılmış gevşetici bitki suyu getirtti. Vardığımızda hasta kulübenin dışına çıkarılmıştı; kendisi gibi süslenmiş bir

başkasını da yanına alan büyücü, çocuğun karnı, kaba etleri ve sırtında aynı işlemlere yeniden başlamıştı. Yakınmaksızın acı çeken bu zavallı yaratığı böylece hırpaladıklarını görmek çok üzücüydü. Gövdesi daha şimdiden yara bere içindeydi ve hekimler bu barbar ilacı birçok büyüyle birlikte sürdürüyorlardı. Babanın ve ananın acısı, gözyaşları, bütün obanın canlı ilgisi, açık seçik işaretlerle ortaya konan endişe, çocuğun sabrı, bize en iç burkucu görüntüyü sunuyordu. Yabanıllar herhalde onların acısını paylaştığımızı fark ettiler, en azından güvensizlikleri azalmış göründü. Hastaya yaklaşmamıza engel olmadılar ve başcerrah çocuğun, babası ve bir başka Peşörenin sırayla emdikleri ağzını inceledi. Onları sütten yararlanmaya ikna edebilmek için çok uğraştık; birçok defa tadına bakmaları gerekti ve sonunda büyücülerin zorlu karşı çıkışlarına rağmen baba, oğluna süt içirme kararını verdi; hatta kaynamış gevşetici bitki suyu dolu cezveyi de armağan olarak kabul etti. Büyücüler bizim cerrahımıza karşı kıskançlık gösteriyorlardı, bununla birlikte sonunda onu da yetenekli bir büyücü olarak kabul ettiler. Hatta ona, her zaman omuzlarına asıp yanlarında taşıdıkları deriden bir çantayı açıp içindekileri gösterdiler: bu çantada tüylerden yapılma başlıkları, beyaz pudra, talk ve sanatlarını icraya yarayan diğer aletler bulunuyordu. Ama cerrah buna bir göz atar atmaz hemen kapatıverdiler. Bir de, büyücülerden biri hastayı kötü ruhlardan kurtarmaya çalışırken, diğerinin de büyülerle, bizim onların üzerlerine saldığımızdan kuşkulandıkları kötü talihin sonuçlarını bertaraf etmeye çalıştığını fark ettik.

Karanlık çökerken gemiye döndük, çocuk şimdi biraz daha az acı çekiyordu; ama onu çok rahatsız eden neredeyse sürekli kusması, cam parçalarının midesine gitmiş olabileceği düşüncesiyle bizi endişelendiriyordu. Sonradan tahminimizin fazlasıyla doğru çıktığına inandık. Gemide, gece yarısından sonra saat ikide tekrarlanan çığlıklar duyuldu; ve gün doğar doğmaz, hava çok kötü olmasına rağmen, yabanıllar yola koyuldular. Hiç şüphesiz, bir ölümle kirlenmiş bu topraklardan ve sadece onları yok etmek için geldiklerini düşündükleri ölüm saçan yabancılardan kaçıyorlardı. Koyun batı ucunu hiçbir şekilde dönemediler; daha sakin bir anda yelken açtılar, şiddetli bir rüzgâr onları açığa sürükledi ve kırılgan teknelerini sağa sola dağıttı. Bizden uzaklaşmakta ne kadar acele ediyorlardı! Piroglarından, onarım gerektiren birini kıyıda bırakmışlardı: *Satis est gentem effugisse nefendam.*[212] Bizden, kötü insanlar olduğumuz

düşüncesiyle uzaklaştılar; ama bu koşullarda onlardaki bu hıncı kim hoş görmez? Böylesine küçük bir topluluk için, çocukluğun bütün tehlikelerini aşmış bir yeniyetmenin ölümü gerçekten ne büyük bir kayıptır!

Doğu rüzgârı ayın 13'üne kadar hiç durmadan öfkeyle esti; sonra oldukça güzel bir gün yaşandı. Hatta öğleden sonra hareket edebilmeyi bile umduk. 13'ü 14'e bağlayan gece sakin geçti. Sabahın saat iki buçuğunda, çifte demirden birini vira ettik ve diğerini apikoya getirdik; ama saat altıda ikinci demiri tekrar fundo etmek gerekti ve gün çok zalimdi. Ayın 15'i neredeyse hep güneşliydi, ama yola çıkabilmemiz için rüzgâr fazla sertti.

Ayın 16'sında hava sakin sayılabilirdi, daha sonra kuzeyden rüzgâr esmeye başladı ve uygun akıntıyla hareket ettik; o sırada sular alçalıyor ve akıntı batıya sürüklüyordu. Rüzgârlar batıya ve batı-güneybatıya dönmekte gecikmedi; elverişli akıntıya rağmen, *Rupert Adası*'na hiçbir şekilde ulaşamadık. Firkateyn çok kötü yol alıyor, aşırı sürükleniyordu, *L'Étoile*'in bize göre önemli üstünlüğü vardı. Gün boyunca Rupert Adası'yla, kıtanın *Geçit Burnu* adı verilen bir dili arasında kıyılarda kaldık. Denizin yükselmeye başlamasını bekliyor ve bunun, *Louis-le-Grand Adası*'ndaki *Dauphine Koyu*'na ya da *Elisabeth Koyu*'na ulaşıp demir atmamıza yardımcı olacağını umuyordum.[*23] Ama orsa seyrinde sürekli kayıpta olduğumuzdan, Rupert Adası'nın güneydoğusunu iskandil etmek üzere bir filika gönderdim; amacım, uygun gelgit akıntısının başlama vaktine kadar gidip orada demirlemekti. Filika bir demir yeri işareti verdi ve dört kollu küçük demirini attı; ama biz daha şimdiden fazlasıyla rüzgâr altına düşmüştük. Karaya doğru bir voltaya başladık, amacımız tıramola ile onu geri kazanmaktı. Firkateyn iki kez arka arkaya rüzgârı pruvadan almayı reddetti; kıçtan gelen rüzgârla tıramola zorunluluğu doğdu, ama manevraların ve şalupalarımızın yardımıyla tam rüzgârı baştan alabilecekken gelgit akıntısının gücü gemiyi yeniden rüzgâra getirdi. Şiddetli bir akıntı bizi şimdiden karanın yarım gomina yakınına kadar sürüklemişti; 8 kulaç suda demir attırdım; kayaların üstüne düşen demir tutmadı, karayla aramızdaki mesafe kaloma vermeye imkân bırakmıyordu; daha şimdiden pupamızın altında sadece üç buçuk kulaç su vardı ve kıyıdan sadece üç gemi boyu uzaklıktaydık; işte o sırada karadan doğru hafif bir rüzgâr esti; hemen yelkenlerimizi doldurduk ve firkateyn yön değiştirdi; bütün şalupalarımız ve yardıma gelen *L'Étoile*'in filikaları, firkateynin önünde onu yedeklemekteydiler. Üzerine bir şamandıra bağlanmış demir

halatını laçka ediyorduk; birden iki güverte arasında sıkışıp da gerilince, firkateynin başını aniden döndürdüğünde neredeyse yarısı dışarıdaydı, çok büyük bir tehlike yaşandı. Halat hemen kesildi ve hızlı manevra gemiyi kurtardı. Rüzgâr sonradan daha da güçlendi ve boşuna denediğimiz iki voltadan sonra, Galant Limanı Koyu'na dönme kararı aldım; akşamın saat sekizinde, orada, çamur dip üzerinde ve 20 kulaç suda demirledik. Çapamızı denizden almak için bırakmış olduğum tekneler, geceye doğru, demiri ve halatı getirdiler. Sonuçta görünüşte güzel bu hava bize zalimce tehlikeler yaşatmaktan başka bir işe yaramadı.

Ertesi gün, öncekilerin hepsinden daha şiddetli bir boran yaşandı. Rüzgâr kanalda dağlara kadar yükselen su burgaçları yaratıyordu; kimi zaman bunlardan birkaçını aynı anda zıt yönlere doğru ilerlerken görüyorduk. Saat ona doğru hava biraz yumuşar gibi oldu, ama öğleüzeri Boğaz'da duyduğumuz tek bir gök gürültüsü, rüzgârın yeniden sabahkinden de daha büyük bir öfkeyle başlaması için bir işaret gibiydi; demir taradık, büyük demirimizi fundo etmek, alt serenleri ve gabya çubuklarını indirmek zorunda kaldık. Oysa karada çalılar ve bitkiler çiçeğe durmuştu, ağaçlar hayli parıltılı bir yeşile bürünmüştü; ama bunlar, sürekli olarak bu talihsiz topraklara bakmanın bizde yarattığı hüznü dağıtmaya yetmiyordu. En şen insan bile, her türlü hayvanın da uzaklaştığı ve sadece bizimle temasa geçmenin daha da talihsizleştirdiği bir avuç insanın acı ve sıkıntı içinde yaşadığı bu korkunç iklimde solardı.

Ayın 18 ve 19'unda, kötü hava zaman zaman iyileşti; büyük demirimizi vira, alt serenleri ve gabya çubuklarını hisa ettik ve *L'Étoile*'in, yüksek nitelikleri hemen her havada denize açılmasına imkân veren filikasını *Sainte-Barbe Kanalı*'nın girişini keşfe gönderdim. Orasını keşfeden ve oradan geçen Bay Marcant'ın seyir defterinden Bay Frezier'nin[213] aktardığı bilgilere göre bu kanal, Elisabeth Koyu'nun güneybatısı ile güneybatı-kerte-güneyinde olmalıydı. Filika ayın 20'sinde geri döndü ve ona komuta eden Bay Landais bana, Bay Marcant'ın seyir defterinde belirtilen rotayı izlemiş ve gözlemlere uymuş olmakla birlikte kanaldan bir çıkış bulamadığını, sadece buzlalar ve karayla son bulan dar bir kanalın varlığını, ve kanalın da rota üzerinde hiçbir elverişli demir yerine sahip olmadığı gibi, tam ortasında midyelerle kaplı bir sığlık bulunduğu için tehlikeli olduğunu bildirdi. Ardından güneyden başlayarak *Louis-le-Grand* Adası'nın çevresini dolandı ve başka bir geçit bulmadan Magellan Kanalı'na girdi. Sadece Tierra del

Fuego'da oldukça güzel bir demirleme yeri görmüştü; bu da muhtemelen Beauchesne'in *Nativité Koyu* adını verdiği yerdi. Kaldı ki Bay Frezier'nin, Marcant'ın yaptığını söylediği şekilde, Elisabeth Koyu'ndan çıkıp, güneybatı ve güneybatı-kerte-güney yönüne gidilirse, Louis-le-Grand Adası'nı ikiye bölmek gerekirdi.

Bu rapor, gerçek Sainte-Barbe Kanalı'nın, bizim bulunduğumuz koyun tam karşısında olabileceğini düşündürdü. Galant Limanı 'nı çevreleyen dağlardan baktığımızda, *Charles* ve *Montmouth* adalarının güneyinde sık sık, üzerinde adacıklar serpiştirilmiş ve güney tarafı herhangi bir karayla kapanmayan geniş bir kanal görmüştük; ama aynı zamanda Louis-le-Grand Adası'nın güneyinde bir başka açıklık daha gördüğümüz için, onu Sainte-Barbe Kanalı sanıyorduk, çünkü bu Marcant'ın anlattıklarına daha uygun düşüyordu. O açıklığın sadece oldukça içerilere giren bir koy olduğu kesinlik kazanınca, artık Sainte-Barbe Kanalı'nın Galant Limanı karşısında, Charles ve Montmouth adalarının güneyinde yer aldığından şüphemiz kalmadı. Gerçekten Bay Frezier'nin yazdıklarını yeniden okuyunca ve verdiği Boğaz haritasını da göz önüne alınca, Bay Frezier'nin, Marcant'ın raporuna dayanarak, onun kanala girmek üzere hareket ettiği Elisabeth Koyu'nu Forward Burnu'nun on-on iki fersah uzağına yerleştirdiğini gördük. Demek ki Marcant'ın Elisabeth Koyu sandığı aslında Descordes Koyu'ymuş, ki burası Galant Limanı'nın bir fersah doğusunda bulunduğuna göre Forward Burnu'na gerçekten on iki fersah uzaklıktadır; bu koydan yola çıkıp, güneybatı güneybatı-kerte-güney yönünde ilerleyerek Charles ve Montmouth adalarının doğu uçlarının önünden geçmiş ve bunları da Louis-le-Grand Adası sanmıştır; belleği iyi olmayan her denizcinin kolayca düşebileceği bir hatadır bu; sonra da bizim dağların yüksekliklerinden gördüğümüz, adacıklarla dolu kanaldan denize çıkmıştır.

Sainte-Barbe Kanalı hakkında tam bir bilgiye sahip olmak, Magellan Boğazı'nı geçişi çok kısaltacağı için önemlidir. Galant Limanı'na ulaşmak çok uzun sürmez; oraya gelmezden önceki en sorunlu nokta Forward Burnu'nu dönmektir; şimdi Tierra del Fuego'da üç demirleme yerinin keşfedilmiş oluşu artık bunu oldukça kolaylaştırmıştır: bir defa Galant Burnu'na varıldı mı, eğer rüzgârlar olağan kanaldan geçişi engellerse, birazcık kuzeye dönmeleri halinde, bu limanın karşısında denize çıkış yolu vardır. Ondan sonra Güney Denizi'ne ulaşmak için yirmi dört saat yeter. Sainte-Barbe Kanalı olduğuna kuvvetle inandığım bu kanala iki filika

gönderme kararındaydım; bunlar sorunun çözümünü sağlayacaklardı. Ama kötü hava buna izin vermedi.

Ayın 21, 22 ve 23'ünde ani rüzgârlar, kar ve yağmur hemen hiç durmadı. 21'i 22'ye bağlayan gece bir ara hava sakinleşti; rüzgâr, bu arayı sanki bütün şiddetini toplamak ve üzerimize daha da azgınlıkla saldırmak için vermiş gibiydi. Güney-güneybatı yönünden korkunç bir kasırga aniden üzerimize çullandı ve en kıdemli denizcileri bile şaşırtan biçimde esti. Her iki gemi de demir taradı, büyük demiri fundo, alt serenleri ve gabya çubuklarını mayna etmek zorunda kaldık. Mizana babafingo yelkenimiz istingalarından kurtuldu ve uçtu. Neyse ki bu kasırga çok sürmedi. Ayın 24'ünde hava yumuşadı, hatta iyice güneş açtı ve hava sakinleşti, ve yeniden yola çıkabilecek duruma geldik. Galant Koyu'na girişimizden beri, firkateyni yeniden eski hızına ulaştırmayı denemek üzere, oradan birkaç fıçı safra almış ve istifimizi değiştirmiştik; böylece onu biraz hızlandırmayı başarabildik. Kaldı ki, akıntılar arasında her seyirde, bizim firkateynlerimiz kadar uzun gemilerle manevra yaparken güçlüklere hep olacaktır.

Ayın 25'inde gece yarısından sonra saat birde, ikinci demirimizi vira ettik ve apikoya geldik; saat üçte de kürekli teknelerimiz tarafından çekilerek hareket ettik; rüzgâr kuzeyden esiyordu; saat beş buçukta esinti doğuya döndü ve bütün yelkenlerimizi o arada, bu sularda pek ender kullanılabilen babafingo yelkenleriyle cunda yelkenlerini[214] de açtık. Geçidin ortasında, Boğaz'ın kıvrımlarını izleyerek, Narborough tarafından haklı olarak *kıvrıntılı kol* adı verilmiş olan yeri aştık. Kraliyet Adaları ile anakara arasında Boğaz'ın genişliği iki fersah kadar olabilir; *Rupert Adası* ile *Passage Burnu* arasındaysa bir fersahtan fazla mesafe vardır; ondan sonra da Louis-le-Grand Adası ile Elisabeth Koyu arasında uzaklık bir buçuk fersahtır. Elisabeth Koyu'nun doğu ucunda dev yosunlarla kaplı kayalıklar çeyrek fersah açığa uzanır.

Elisabeth Koyu'ndan itibaren kıyı, Narborough'nun *Batchelor Irmağı*, Beauchesne'in ise *Katliam Irmağı* adını verdikleri ve ağzında bir demirleme yeri bulunan ırmağa kadar yaklaşık iki fersah boyunca kıyı batı-kuzeybatı yönünde uzanır. Bu ırmağı belirlemek kolaydır, derin bir vadiden akar gelir; vadinin batısında hayli yüksek bir dağ bulunur, batı ucu alçak ve ormanlarla örtülüdür ve kıyı da kumsaldır. Katliam Irmağı'ndan Yalancı Boğaz ya da *Saint-Jérôme Kanalı*'nın girişine kadar uzaklığı üç fersah tahmin ediyorum

ve kıyı da kuzeybatı-kerte-batı yönündedir. Girişin genişliği bir buçuk fersah kadardır ve sonunda da kıyının kuzeye döndüğü görülür. Katliam Irmağı bordanızda kaldığında sadece bu Yalancı Boğaz görünür ve bunu gerçek boğaz sanmak çok kolaydır, hatta bu bizim de başımıza geldi. Çünkü oradan bakıldığında kıyı *Quade Burnu*'na kadar batı-kerte-güneybatı ile batı-güneybatı arasına düşer ve Quade Burnu, Louis-le-Grand Adası'nın batı ucuyla birleşiyor gibi durur ve çıkışı göstermez. Aslında gerçek boğazı kaçırmamak için emin bir yol, hep Louis-le-Grand Adası'nın kıyılarını izlemektir, bu kıyılara herhangi bir tehlike olmaksızın yaklaşılabilir. Saint-Jérôme Kanalı'ndan Quade Burnu'na kadar mesafe yaklaşık dört fersahtır ve bu burun ile Louis-le-Grand Adası'nın batı ucu, doğu-kerte-kuzeydoğu 2° doğu ile batı-kerte-güneybatı 2° batı yönünde uzanır.

Louis-le-Grand Adası dört fersah uzunluğunda olabilir. Kuzey kıyısı *Dauphine Koyu*'na kadar batı kuzeybatı yönündedir; koyun içe doğru derinliği yaklaşık iki mil, ağzının genişliği yarım fersahtır. Ondan sonra *Saint-Louis Burnu* adı verilen batı ucuna kadar batı yönünde uzanır. Yalancı boğaz konusunda yaptığımız hatayı anlayıp da Louis-le-Grand Adası'na bir mil kadar yaklaşınca, *Phelippeaux Limanı*'nı belirgin biçimde seçebildik; burası bize pek elverişli ve çok korunaklı bir girinti gibi göründü. Öğle üzeri Quade Burnu, batı-kerte güneybatı 2° güneyimizde iki fersah uzaklıktaydı; Saint-Louis Burnu ise doğu-kerte-kuzeydoğumuzda ve iki fersah mesafedeydi. İyi hava gün boyunca devam etti ve bütün yelkenler açık ilerledik.

Quade Burnu'ndan sonra Boğaz, batı-kuzeybatı ve kuzeybatı-kerte-batı yönünde belirgin bir bükülme olmaksızın uzar; bu nedenle o bölüme *Uzun Sokak* adı verilmiştir. Quade Burnu'nun biçimi dikkat çekicidir. Sarp kayalıklardan oluşur ve bunlardan en öndeki aklaşmış kayalar bir ören yerine oldukça benzer. O noktaya kadar kıyılar hep ormanlıktır ve ağaçların yeşilliği, dağların buzla kaplı tepelerinin görünümünü yumuşatır. Quade Burnu aşılınca manzara değişir. Boğaz'ın her iki kıyısında artık sadece üzerinde bir toprak örtüsü olmayan çorak kayalıklar görünür. Yüksek tepeler hep karla örtülü, derin vadiler sonsuz buz yığınlarıyla kaplıdır, buzun rengi çok eski olduklarını kanıtlar. Narborough, bu korkunç görünümden etkilenmiş ve buraya *Güneyin Perişanlığı* adını uygun görmüştür; bundan daha berbat bir yer düşünülemez.

Quade Burnu'nu bordaladığınızda, Tierra del Fuego kıyıları uzun bir burunla sona ermiş gibi görünür, burası *Mundai Burnu*'dur ve tahminime göre Quade Burnu'na on beş fersah uzaklıktadır. Kıta kıyısındaysa bizim ad koyduğumuz üç burun vardır. Biçimi nedeniyle Yarık Burun adını verdiğimiz birincisi, Quade Burnu'na beş fersah mesafede, demirlemenin çok güvenli olduğu ve dibin de korunaklılığı kadar iyi olduğu iki güzel koyun arasındadır. Diğer iki buruna gemilerimizin adını verdik: *L'Étoile Burnu*, Yarık Burun'dan üç fersah batıda; *La Boudeuse Burnu*'ysa, aynı uzantıda ve L'Étoile Burnu'na aynı uzaklıktadır. Bütün bu topraklar yüksek ve sarptır; her iki kıyı da bize düzgün ve iyi demirleme yerleriyle donanmış gibi göründü; ne yazık ki[215] bizim rotamız için elverişli rüzgâr bu koyları iskandil etmemize izin vermedi. Boğazın Uzun Sokak boyunca genişliği iki fersah kadardır; Mundai Burnu'nun bulunduğu yerde biraz daralır ve orada genişliği dört milden fazla değildir.

Akşam saat dokuzda Mundai Burnu'nun doğu-kerte-güneydoğu ve doğu-güneydoğusunda, yaklaşık üç fersah uzağındaydık. Rüzgâr hep doğudan fırtınaya yakın kuvvette estiği ve hava da güzel olduğu için gece küçük yelkenlerle yola devam kararı aldım. Cunda yelkenlerini bağladık, gabya yelkenlerine camadan vurduk. Akşam saat ona doğru hava sislenmeye başladı ve rüzgârın güçlenişi bizi, kayıklarımızı gemiye almak zorunda bıraktı. Çok yağmur yağdı ve gece saat on birde öylesine bir karanlık bastırdı ki karayı göremez olduk. Yarım saat sonra, Mundai Burnu'nu bordaladığımızı tahmin ederek, sancak bordamız rüzgârda, gemiyi eğlendirme komutunu verdim ve gecenin geri kalan bölümünü öyle geçirdik; kıyılardan birine ya da öbürüne fazla yakın olduğumuzu tahmin ettiğimizde ya yelkeni dolduruyor ya da façа ediyorduk. O gece bütün yolculuğun en tehlikeli gecelerinden biriydi.

Sabah saat üç buçukta, şafakla birlikte kara tekrar görünür oldu ve yelkenleri geminin yol almasını sağlayacak konuma getirttim. Saat sekize kadar batı-kerte-kuzeybatı yönünde dümen tuttuk, saat sekizden on ikiye kadar da batı-kerte-kuzeybatıyla batı-kuzeybatı yönleri arasında ilerledik. Rüzgâr hâlâ doğudan kuvvetli esiyordu, hava pusluydu; zaman zaman kıyının bir bölümünü görüyor, çoğu zaman tamamıyla gözden kaybediyorduk. Sonunda öğle üzeri *Sütunlar Burnu*'yla[216] *Evangéliste* Burnu'nu gördük. Bu sonuncusu ancak direklerin üstünden görülebiliyordu. Sütunlar Burnu'na doğru ilerledikçe, neşe içinde artık hiçbir karayla

çevrilmemiş sonsuz bir ufuk görmeye başlıyorduk ve batıdan gelen büyük bir dalga Büyük Okyanus'a ulaştığımızı bildiriyordu. Rüzgâr doğuda kalmadı, batı-güneybatıya döndü ve saat iki buçukta, *Zaferler Burnu*'nu kuzeybatı yönünde ve Sütunlar Burnu'nu da güney 3° batıda görünceye kadar kuzeybatıya doğru yol aldık.

Mundai Burnu geçildikten sonra, kuzey kıyı bir yay biçiminde bükülür ve kanalın genişliği dört, beş, altı fersaha kadar çıkar. Mundai Burnu'ndan Boğaz'ın güney kıyısını sonlandıran Sütunlar Burnu'na kadar ben yaklaşık on altı fersah hesaplıyorum. Bu iki burun arasında kanalın yönü batı-kerte-kuzeybatıdır. Güney kıyı yüksek ve sarptır, kuzey kıyıdaysa yaklaşmayı tehlikeli kılan adalar ve kayalıklar bulunur: güney kıyıya yakın gitmek daha güvenlidir. Bu son topraklar konusunda daha fazla bir şey söyleyemem, çünkü onları, ancak pusun bazı bölümlerini görmemize izin verdiği kısa süreler içinde, şöyle bir seçebildik. Kuzey kıyıda gördüğümüz son kara vasat yükseklikteki *Zaferler Burnu* ve Tierra del Fuego'da Boğaz'ın dışında kalan, Sütunlar Burnu'nun yaklaşık iki fersah güneybatısındaki *Deseado Burnu*'dur. Bu iki burun arasında kıyıdan yaklaşık bir fersah açıkta, *On iki Havari* adıyla bilinen birçok adacık ve körkaya vardır.

Sütunlar Burnu çok yüksek bir kara, ya da daha doğrusu kocaman bir kayaç kitlesidir, burnun ucunu oluşturan, kuzeydoğuya yatık kule biçiminde yontulmuş iki kayayla son bulur. Bu burnun altı yedi fersah kuzeybatısında, *Evangelistes* adı verilen dört ada bulunur; bunlardan üçü düzdür, tarlada bir saman yığınını andıran dördüncüsüyse ötekilerden hayli uzaktadır. Bu adalar Zaferler Burnu'nun güney-güneydoğusunda ve dört-beş fersah uzaklıktadır. Boğaz'dan çıkmak için, bunların kuzeyinden de güneyinden de geçilebilir; ama girmek istendiğinde ben güneyden geçilmesini tavsiye ederim. Ayrıca bu durumda güney kıyıya yaklaşmak uygun olur: kuzey kıyı boyunca hem adalar sıralanmıştır hem de tehlikeli hatalara yol açabilecek büyük koylar vardır.

Öğleden sonra saat ikiden itibaren rüzgârlar batı-güneybatıyla batı-kuzeybatı arasında değişerek, fırtınaya yakın kuvvette esti; On İki Havari'leri geride bırakmak amacıyla günbatımına kadar bütün yelkenlerimiz basılı, volta seyrini sürdürdük. Uzunca bir süre, bunu başaramayıp geceyi gene Boğaz'da geçirmek zorunda kalmaktan korktuk; bu bizi bir günden uzun bir süre daha burada tutabilirdi. Ama akşam saat

altıya doğru, voltalar daha elverişli hale geldi; saat yedide Sütunlar Burnu aşıldı; saat sekizde karadan tamamıyla uzaklaşmıştık ve güzel bir kuzey rüzgârı, Batı Denizi'nde bizi, bütün yelkenler basılı, almış götürüyordu. O zaman bir kerteriz aldık ve hareket noktamı 52° 50' güney enlemi ve Paris'in 79° 9' batı boylamı olarak saptadım.

İşte böylece Galant Limanı'nda yirmi altı gün boyunca sürekli olarak kötü havalar ve ters rüzgârlara maruz kaldıktan sonra, hiç ummayacağımız ölçüde iyi bir rüzgâr, sadece otuz altı saatte Pasifik Denizi'ne ulaşmamıza yetmişti; bu, sanırım, Galant Limanı'ndan denize çıkışa kadar hiç demirlemeden gerçekleştirilmiş tek seyirdir.

Bakireler Burnu'ndan Sütunlar Burnu'na kadar Boğaz'ın toplam uzunluğunu yaklaşık yüz on dört fersah tahmin ediyorum. Biz bu mesafeyi aşmak için elli iki gün harcadık. Bakireler Burnu'ndan Kara Burun'a kadar, kabarma sırasında akıntının doğu yönüne gittiğini, buna karşılık çekilme ya da cezir sırasındaysa batıya döndüğünü, sürekli olarak gözlediğimizi ve akıntıların çok güçlü olduğunu burada tekrarlayacağım. Kara Burun'dan Galant Limanı'na kadar akıntı hızının düştüğünü, akışının da düzensizleştiğini; nihayet Galant Limanı'ndan Quade Burnu'na kadar akıntının şiddetlendiğini; o burundan Sütunlar Burnu'na kadar pek belirgin bir akıntıya şahit olmadığımızı; ama Galant Limanı'ndan itibaren bütün bu bölümde suların, Bakireler Burnu'ndan itibaren onların hareketini düzenleyen aynı etkiye tabi olduklarını, yani yükselme sırasında Doğu Denizi'ne, alçalma sırasındaysa Batı Denizi'ne aktığını belirteceğim. Ama hemen uyarmalıyım ki, Magellan Boğazı'nda gelgit akıntılarının yönü konusundaki bu bilgi, başka denizcilerin gözlemlediklerini söyledikleri durumla mutlak bir aykırılık içermektedir. Oysa bu, herkesin kendine göre görüş ileri sürebileceği bir konu olamaz.

Kaldı ki, Narborough ya da Beauchesne'in seyir defterlerini, onların elinden çıktığı biçimiyle görememekten ve onlardan ancak çarpıtılmış bazı seçme bölümlere bakmak zorunda kalmaktan ötürü ne çok üzüntü duyduk. Bu seçmeleri hazırlayanların, denizde seyre ancak yararlı olabilecek her şeyi çıkarma arzusu içinde oluşları bir yana, bir denizcinin sanatıyla ilgili olarak kullanmak zorunda bulunduğu terimler konusundaki cehaletleri; denizciliğe ilişkin bazı ayrıntıları anlamamaları durumunda, onları bu kabul edilmiş ve gerekli sözcükleri yanlış ve kötü sözcükler olarak almalarına ve

onların yerine birtakım saçmalıklar koymalarına yol açmaktadır. Onların bütün amaçları her iki cinsten nahif insancıklara hoş gelecek bir kitap yaratmaktır; ve çabaları, herkes için can sıkıcı ve hiç kimsenin işine yaramayacak bir kitapla son bulur.

Magellan Boğazı'nı geçerken karşılaştığımız güçlüklere rağmen, Eylül ayından Mart sonuna kadar bu yolun Horn Burnu yoluna yeğlenmesini her zaman tavsiye edeceğim. Yılın diğer aylarında, geceler on altı, on yedi, on sekiz saat sürerken, açık denizden geçmeyi seçerim. Karşıdan gelen rüzgâr ve dalgalı deniz tehlikeli değildir; ama karalar arasında yoklayarak, tereddütler içinde seyir hiç de akıllıca olmaz. Kuşkusuz Boğaz'dan geçişte biraz zaman kaybedilecektir, ama bu gecikme salt bir kayıp değildir. Boğaz'da bol su, ahşap, deniz kabukluları ve bazen de çok güzel balıklar bulunacaktır; kesinlikle şüphem yok ki Horn Burnu'ndan geçerek Batı Denizi'ne ulaşacak mürettebat üzerinde iskorbüt, Magellan Boğazı'ndan geçerek oraya ulaşan mürettebata kıyasla çok daha fazla kırıma yol açacaktır: biz Boğaz'dan çıktığımızda hasta ranzasında tek bir kimse yoktu.

Birinci bölümün sonu.

İKİNCİ BÖLÜM

Batı Denizi'ne girişten Fransa'ya dönüşe kadar meydana gelen olaylar.

Et nos jam *tertia* portat

Omnibus errantes terris et fluctibus æstas.[217]

Vergilius, *I. Kitap*

BİRİNCİ BAŞLIK

Magellan Boğazı'ndan çıkıştan, Taiti[218] *Adası'na varışa kadar seyir; bunu önceleyen keşifler.*

Batı Denizi'ne çıkışımızdan başlayarak birkaç gün güneybatı, batı ve kuzeybatı yönleri arasında değişen rüzgârlardan sonra, hemen güney ve güney-güneydoğu rüzgârlarını bulduk. Bu rüzgârlara bu kadar çabuk ulaşacağımı beklemiyordum; batı rüzgârları aslında 30'lu derecelere kadar sürer ve benim amacım, astronomi gözlemleri yapmayı denemek üzere Juan Fernandez Adası'na gitmekti. Böylelikle, değişik denizciler tarafından genişliği farklı boyutlarda değerlendirilen bu muazzam okyanusu geçmek için güvenilir bir başlangıç noktası belirlemek istiyordum. Güney ve güneydoğu rüzgârlarıyla çabucak buluşunca, yolumu uzatacak bu duraktan vazgeçtim.

İlk günlerde rotamı, hem rüzgârda kalmak hem de haritalarda doğrultusu kesin biçimde çizilmemiş kıyıdan uzaklaşmak için mümkün olduğunca batıya çevirdim. Ama rüzgârlar hep batıdan estiği için, eğer Jorje Juan ve Don Antonio de Ulloa'nın[219] haritaları doğru çizilmiş olsaydı karayı görürdük. Yüksek liyakatli ve dolayısıyla görüşlerine önem vermek gereken bu İspanyol subaylar, Güney Amerika'nın eski haritalarını düzeltmişlerdir; Corse Burnu'ndan Chiloé'ye kadar kıyıyı kuzeydoğu-güneybatı yönünde yerleştirirler ve bunu herhalde doğru saydıkları bazı tahminlere dayandırmaktadırlar. Neyse ki bir düzeltme daha var; çünkü Boğaz'dan çıktıktan sonra, güneybatı, batı ve kuzeybatı arasında sürekli değişen rüzgârlar altında kuzeye çıkmak isteyen denizciler için bu durum pek teselli verici sayılmaz. Narborough Şövalyesi, 1699 yılında Magellan Boğazı'ndan çıktıktan sonra, *Baldivia Irmağı*'na kadar bütün koylara ve yarıklara gire çıka kıyıyı izler; ve Deseado Burnu'ndan Baldivia'ya kadar rotanın kuzey-5° doğu olduğunu belirtir. İşte bu, Don Jorje ve Don Antonio'nun tahminlere dayalı çıkarsamasından çok daha güvenilirdir. Kaldı ki, eğer o çıkarsama doğru olsaydı, söylediğim gibi izlemiş olduğumuz rota bizi karaya vurdururdu.

Pasifik Denizi'ne girdiğimizde *L'Étoile*'in komutanıyla denizde daha geniş bir yüzeyi keşfetmek amacıyla, hava durumunun birbirimizi gözden

kaybetmemize yol açmadığı ölçüde her sabah güney yönünde benden uzaklaşması, akşamları tekrar bir araya gelmemiz ve o zaman bizim sularımızda yaklaşık yarım fersah uzaklıkta bulunması konusunda anlaştık. Böylelikle, eğer *La Boudeuse* geceleyin herhangi ani bir tehlikeyle karşılaşırsa, *L'Étoile* koşulların gerektireceği yardımı sağlamak üzere manevra yapabilecekti. Bu seyir emri, bütün yolculuk boyunca yerine getirildi.

30 Ocak [1768] günü tayfalardan biri denize düştü; çabalarımız sonuç vermedi ve onu kurtaramadık: fırtınaya yakın rüzgâr vardı ve deniz çok kabaydı.

Rotamı, İngiliz korsanı David'in[220] 1686 yılında, 27. ve 28. paraleller arasında bulduğu ve 1722'de Hollandalı Roggeveen'in sonuç almaksızın aradığı karayı bulacak biçimde yönlendirdim. Araştırmayı 17 Şubat gününe kadar sürdürdüm. Bay Bellin'in haritasına göre ayın 14'ünde bu toprağın üzerinden geçmiş olmam gerekiyordu.[*24] Enlemi kesin biçimde kaydedilmediği için Paskalya Adası'nı[221] daha fazla aramak istemedim. Birçok coğrafyacı bu adayı, 27. ve 28. güney paralelleri arasına yerleştirmekte anlaşıyorlar; sadece Bay Buache[222] onu 31. paralele yerleştiriyor. Ama ayın 14'ünde 27° 7' olarak ölçülmüş enlem ile 104° 12' olarak tahmin edilmiş boylamdayken *équerret*'lere pek benzeyen iki kuş gördük; bu tür, genellikle karadan altmış ya da seksen fersahtan daha uzağa gitmez; ayrıca gemilerin karinalarına yapışan o yeşil ot öbeklerinden de bir tane gördük ve bunlar beni ayın 17'sine kadar aynı rotayı izlemeye sevk etti. Kaldı ki ben David'in anlatısına göre, görmüş olduğunu söylediği karanın, Şili kıyılarının iki yüz fersah açığındaki *San-Ambrosio* ve *San-Felix* adaları olduğunu düşünüyorum.[223]

Ayın 23'ünden 3 Mart'a kadar, kimi zaman sakin kimi zaman yağışla birlikte güneybatıdan kuzeybatıya sürekli değişen rüzgârlar altında seyrettik; her gün öğleden ya biraz önce ya biraz sonra gök gürültülü sağanak iniyordu. Doğu-güneydoğu arasından esen ve yıl boyunca devam ettiği söylenen alize rüzgârlarının düzenliliği ve yelkenle seyre elverişliliği bakımından diğer bütün denizlerden daha ünlü bu okyanusta, dönence üzerinde, bu garip bulutlanma nereden üstümüze geliyor? Bu soruyu tekrar tekrar kendi kendimize sorduk.

Şubat ayı içinde, Bay Verron, boylamımızı belirlemek üzere bana dört gözlem sonucu iletti. Ayın 6'sında öğle vakti iletilen birincisi, benim Paris meridyeninin 91° 19' batısında bulunduğumuz yolundaki tahminimden sadece 31' farklıydı; ben daha batıdaydım. Ayın 11'inde öğle vaktine indirgenmiş ikinci gözlemler benim 98° 19' olarak tahmin ettiğim boylamdan 37' 45'' farklıydı ve ben daha doğuda kalmıştım. Ayın 22'sinde boylamımı 111° 30' olarak tahmin ediyorken, öğle vaktinde indirgenmiş üçüncü gözlemlere göre ben 42' 30'' daha batıdaydım; ayın 27'sinde benim tahminimle yapılan gözlemler arasındaki fark batı yönünde 1° 25' idi. İşte o sırada denizde sükûnet anlarıyla ters rüzgârlar birbirini izliyordu. 45° paraleline gelinceye kadar termometre donma düzeyinin üzerinde 5 ila 8 derece arasında oynuyordu; sonrasında giderek yükseldi ve 27. ve 24. paraleller arasında seyrederken 17° ila 19° arasında değişiyordu.

Boğaz'dan çıkar çıkmaz firkateynde neredeyse salgın niteliğinde boğaz ağrıları başladı. Bunu Magellan Boğazı'nın buzlu sularının etkisine bağladıkları için, her gün, su fıçısına yarım litre[224] sirke ve korlaştırılmış bilyeler koydurdum. Neyse ki bu boğaz ağrıları en basit ilaçlar karşısında gerilediler ve Şubat ayının sonunda hasta yatağında henüz kimse yoktu. Sadece dört gemicimiz iskorbüt belirtileri gösteriyordu. O sıralarda çok bol miktarda bonit[225] ve büyükkulak[226] tuttuk; sekiz-on gün boyunca, her iki geminin mürettebatına birer öğün verecek kadar yakaladık.[227]

Mart ayı boyunca, Bay Bellin'in haritasında *Quiros Adaları* adıyla işaretlenmiş ilk adaların ve karaların bulunduğu paralel üzerinde yol aldık. Ayın 21'inde yakaladığımız bir ton balığının midesinden henüz hazmedilmemiş birkaç küçük balık çıktı; bunlar kıyılardan hiçbir zaman uzaklaşmayan türdendi. Bu bir karanın yakınında olduğumuzun işaretiydi. Nitekim ayın 22'sinde sabah saat altıda, güney-güneydoğu 5° doğuda dört adacık ve batımızda dört fersah uzakta bir küçük adayı aynı anda gördük. Dört adacığa *Les Quatre Facardins* adını verdim;[228] ve fazla rüzgâr üstünde olduklarından önümüzdeki küçük adaya doğru yol aldım. Ona yaklaştıkça, çok düz bir kumsalla çevrili olduğunu, iç taraflarının bütünüyle yoğun ağaçlardan oluşan bir koruyla kaplı bulunduğunu, korunun içinde de verimli hindistancevizi ağaçlarının yükseldiğini gördük. Kuzeyinde ve güneyinde dalgalar oldukça açıkta çatlıyordu ve bütün doğu kıyısını döven büyük dalgalar, adaya o taraftan çıkmayı engelliyordu. Ama yeşillik gözlerimizi kamaştırıyor ve çiçeklerle bezenmiş çimenler üstünde

hindistancevizi ağaçları her yöne meyvelerini ve gölgelerini sunuyordu; kıyıda uçuşan binlerce kuş sanki orada balığın bolluğunu ilân etmekteydi; karaya çıkmaya hevesleniyorduk. Batı kıyısından yaklaşmanın daha kolay olacağını düşündük ve yaklaşık iki mil mesafeden kıyıyı izledik. Her yerde dalganın aynı şiddetle çatladığını gördük; dalgayı kıracak ve sığınak oluşturacak tek bir girinti, tek bir denizkulağı yoktu. Böylece, gemileri kesin biçimde hasara uğratmayı göze almadan, karaya çıkabilme umudumuzu tamamen kaybetmiş, tam yeniden rotamıza dönüyorduk ki, deniz kıyısında iki üç adamın koştuğunu haber verdiler. Böylesine küçük bir adanın meskûn olabileceğini hiç düşünemezdik, onun için benim ilk aklıma gelen bunların herhalde kazazede birkaç Avrupalı olabilecekleriydi. Derhal, onları kurtarmak için her şeyi yapmaya hazır olarak, gemileri *eğlendirme* emrini verdim. Adamlar korunun içine girmişlerdi, biraz sonra on beş yirmi kişi olarak tekrar göründüler ve hızla ilerlediler; çıplaktılar, ellerinde çok uzun mızraklar vardı, gemilerin karşısında tehditkâr biçimde onları salladılar; bu gösteriden sonra ağaçların arasına çekildiler; dürbünle baktığımızda orada kulübeler gördük. Bu adamlar bize bronz tenli ve çok iri göründüler. Buraya nasıl ulaştıklarını, diğer insanların oluşturduğu zincirle nasıl bir bağları olduğunu ve çapı bir fersahtan fazla olmayan bir adada çoğalarak ne olacaklarını kim bana söyleyebilir? Bu adaya *Mızrakçılar Adası*[229] adını koydum. Bu adadan bir fersahtan daha az bir mesafedeyken, *L'Étoile*'e iskandil etme işareti verdim; 200 kulaç savlo salmasına rağmen dibi bulamadı.

O günden sonra, çevreleri böylesine tehlikeli alçak adalara birdenbire rastlama endişesiyle geceleri yelken küçülttük. Ayın 22'sini 23'e bağlayan gece hava, kuvvetli rüzgârlar, yağmur ve gök gürültüsüyle boraya dönünce, bir süre rüzgârı bordadan almak zorunda kaldık. Gün doğarken, bize göre kuzeydoğu-kerte-kuzeyden kuzey-kuzeybatıya doğru uzanan bir kara gördük. Üzerine doğru gittik ve saat sekizde, doğu ucunun yaklaşık üç fersah uzağındaydık. O sırada her ne kadar bir tür pus egemen idiyse de, çok alçak ve ağaçlarla kaplı görünen bu kıyı boyunca dalgaların çatladığını fark ettik. Bu nedenle, daha açık bir havada, karaya daha az rizikoyla yaklaşmayı denemek üzere tekrar açıldık; bu da saat on civarında mümkün oldu. Adanın bir fersah açığına varınca, karaya çıkmaya elverişli bir yer bulmak amacıyla kıyı boyunca seyretmeye başladık; 120 kulaçlık bir savloyla dibi bulamıyorduk. Üzerinde dalgaların şiddetle çatladığı bir sığlık

bütün kıyı boyunca uzanıyordu; kısa bir süre içinde bu adanın aslında, kuzeydoğuda birleşen ve güneydoğudaki uçları arasında bir açıklık bırakan çok dar iki dilden meydana geldiğini gördük. Adanın ortası böylelikle, bir ucundan diğer ucuna, güneydoğu-kuzeybatı yönünde on iki-on üç fersah uzunluğunda bir denizdir; öyle ki kara, çok uzun bir tür at nalı biçimindedir, bunun açık tarafı güneydoğudadır.

İki dil biçimindeki kara o kadar dardı ki, kuzeydekinin ötesinde denizi görebiliyorduk. Bu diller sadece kumullardan oluşmuş gibi görünüyorlardı; kumullar arasında ağaç ve yeşillikten yoksun alçak topraklar bulunuyordu. Daha yüksek kumullarda hindistancevizi ağaçlarıyla daha küçük ve çok gür başka ağaçlar görülüyordu. Öğleden sonra, işte bu adanın kucakladığı o gölde, kimi yelkenle kimi de paga[230] ile seyreden piroglar gördük. Onları yöneten yabanıllar çıplaktı. Akşam kıyıda dağınık halde çok sayıda adalı gördük. Onların da ellerinde, birinci adada bizi tehdit edenlerin ellerindekine benzer mızraklar vardı; henüz filikalarımızın karaya yanaşabileceği bir yer bulamamıştık. Deniz her yerde aynı yoğunlukta köpükleniyordu. Gece araştırmamıza ara verdik; gabya yelkenleriyle volta seyrine geçtik; 24'ü sabahı karaya çıkış için bir yer bulamadığımızdan, biçiminden ötürü *Arp Adası*[231] adını verdiğim bu ulaşılmaz adadan vazgeçip yolumuza devam ettik. Böylesine olağandışı bu kara, şu anda doğmakta mıydı, yok olmakta mı? Nasıl meskûn hale gelmişti? Orada yaşayanlar bize yapılı ve orantılı görünmüşlerdi. Bir kasırganın her an sulara gömebileceği bu kum şeritleri üzerinde korkmadan yaşıyorlarsa, onların cesaretine hayranlık duyarım.

Aynı gün akşam saat beşte, yedi sekiz fersah uzaklıkta yeni bir kara gördük; bir yandan konumunun belirsizliği, bir yandan da ani rüzgâr darbeleri ve boranla karışık düzensiz hava ve karanlık, bizi geceyi bu karanın açığında geçirmeye zorladı. Ayın 25'inde, güneydoğudan kuzeybatıya doğru yaklaşık yirmi dört mil boyunca uzanan ve gene çok alçak bir ada olduğu anlaşılan karaya yaklaştık. Ayın 27'sine kadar, kısmen sular altında kalmış alçak adalar arasında seyre devam ettik ve bunlardan dördünü daha inceledik; hepsi aynı türdeydi, hiçbirine yaklaşmak mümkün değildi ve onları gezerek zaman kaybetmemize değmezdi. Bizim on bir tanesini gördüğümüz, ama muhtemelen sayıları daha fazla olan bu adalar topluluğuna *Tehlikeli Takımada*[232] adını verdim. Bu alçak karalar arasında,

kör kayalar ve resiflerle dolu bu sularda seyir fevkalade tehlikelidir, özellikle geceleri en ciddi önlemleri almak iyi olur.

Bu tehlikeli sulardan çıkmak amacıyla rotamı tekrar güneye çevirme kararı verdim. Gerçekten ayın 28'inden itibaren artık kara görmez olduk. Batı-kuzeybatı yönünde yayılmış bulunan ve Amiral Roggeveen'in de 1722 yılında on beşinci paralel dolaylarında içlerine girdiği bu adalar zincirinin güneydekilerini ilk kez 1606 yılında Quiros keşfetmiş ve buraya *Labirent* adını vermiştir. Coğrafyacılarımızın, bu adaların devamı olarak, Quiros tarafından görüldüğünü söyledikleri ve yetmiş fersah boyunca uzandığını belirttikleri bir kıyı çizerken neye dayandıklarını doğrusu bilemiyorum. Bu denizcinin seyir defterinden çıkarsanabilecek tek şey, Peru'dan ayrılışından sonra çıktığı ilk kara parçasının sekiz fersahtan daha geniş olduğudur. Ama burasını büyük bir kıyı gibi sunmaktan çok, orada yerleşik yabanılların kendisine, yolu üzerinde büyük karaların bulunduğunu anlattıklarını söyler. Eğer burada gerçekten büyük bir kara bulunsaydı ona rastlamadan geçemezdik çünkü şu ana kadar ulaşmış olduğumuz en küçük enlem derecesi 17° 40' olmuştur; bu Quiros'un bu kıyıda saptadığı enlemdir; ama burasını bir büyük kara parçası olarak sunmak coğrafyacıların pek hoşuna gitmiştir.

Neredeyse su altında kalmış bunca toprağı, bunca alçak adayı, yakınlarında bir kıtanın varlığını akla getirmeden düşünmek zordur, kabul ediyorum! Ama coğrafya olgulara dayalı bir bilimdir; hiç kimse çalışma odasında, ancak sonradan denizcilerin uğrayacakları felaketler sonucunda düzeltilebilecek hataları göze almadan, sadece sistem düşüncesine[233] dayanarak bir şeyler ileri süremez.

Bay Verron, Mart ayında bana üç boylam gözlemi iletti. Bunlardan, Bay Haldey'nin[234] oktantıyla yapılmış birinciler, ayın 3'ünde öğle vakti itibariyle benim tahminimden sadece 21' 30" farklıydı; benim tahmini boylamım gözlenen boylamdan daha batıdaydı. Megametreyle yapılmış ve ayın 10'unda öğle vaktine indirgenmiş ikinci gözlemler benim tahminimden önemli ölçüde farklıydı; tahmin ettiğim boylam gözlenmiş boylamdan 3° 6' daha batıdaydı; tersine ayın 27'sinde oktantla yapılmış üçüncü gözlemler, benim tahminimle 39' 15"lik bir farkla uyuşmaktaydı ve ben daha doğudaydım. Magellan Boğazı'ndan çıkışımdan beri, rotamın başlangıç

noktası üzerinde hiçbir düzeltme yapmaksızın ve gözlemlerden de yararlanmaksızın, aynı boylamı[235] izlediğim gözden kaçmayacaktır.

O ay termometre, karaların arasında seyrederken bile hep 19 ila 20° arasındaydı. Ay sonunda, beş gün süreyle, neredeyse aralıksız birbirini izleyen rüzgâr darbeleri ve borayla birlikte batı rüzgârı aldık. Yağmur hiç durmuyordu; o sırada sekiz-on gemicide iskorbüt ortaya çıktı. Nem, bu hastalığın en etkin nedenlerinden biridir. Bu hastalara her gün yarım litre, *faciot* tozundan üretilmiş limonata veriliyordu; bütün yolculuk boyunca o tozdan çok yararlandık. Ben de 3 Mart'tan itibaren Bay Poissonnier'nin *cucurbite*'ini[236] kullanmaya başladım ve *Yeni Britanya*'ya kadar böylece tuzdan arındırılmış suyu çorbada, et ve baklagillerin pişirilmesinde kullandık. Bize sağladığı ek su, bu uzun deniz geçişi sırasında çok yarar sağladı. Ateşi akşam saat beşte yakıyor, sabahın beşinde altısında söndürüyorduk ve her gece bir fıçıdan fazla su arıtmış oluyorduk. Kaldı ki tatlı suyu idareli kullanmak amacıyla ekmek hamurunu her zaman tuzlu suyla yoğuruyorduk.

2 Nisan [1768] günü sabah saat onda, kuzey-kuzeydoğuda, tek gibi duran yüksek ve çok sarp bir dağ gördük; ona *Le Boudoir*[237] ya da *La Boudeuse Sivritepesi* adını verdim. Onu açınsamak için kuzey yönünde ilerlemekteyken, batı-kerte-kuzeybatıda bir başka kara daha gördük; bunun ötekinden daha alçak olmayan kıyısı bize belirleyemediğimiz bir büyüklükte göründü. Acilen bize odun ve taze gıdalar sağlayacak bir konaklama ihtiyacı içindeydik; bu karalarda onları bulacağımıza seviniyorduk. Gündüz neredeyse sakindi. Akşama doğru rüzgâr çıktı ve sabah saat ikiye kadar kıyıya doğru seyrettik, sonra üç saat açıkta bekledik. Bulutların ardında Güneş, puslu bir havada yükseldi ve ancak sabah saat dokuzda karayı tekrar görebildik; güney ucu batı-kerte-kuzeybatımızda kalıyordu; *La Boudeuse*'ün zirvesi ise artık ancak direklerin yüksekliklerinden görülebiliyordu. Rüzgârlar kuzey ile kuzey-kuzeybatı arasından esiyordu; adadan doğru esen rüzgârla karaya varmak için alaborina seyirde kaldık. Yaklaştığımızda, kuzey ucunun ötesinde, daha da kuzeyde, bir başka uzak kara daha gördük ama bunun birinci adayla bir mi, yoksa ikinci bir ada mı olduğunu kestiremedik.

Ayın 3'ünü 4'üne bağlayan gece kuzeye çıkmak amacıyla volta seyrine geçtik. Kıyının her yanında parladığını sevinçle gördüğümüz ışıklar bize bu

adanın meskûn olduğunu bildirdi. Ayın 4'ünde şafak sökerken, birbirinden ayrı iki parça gibi görünen karanın,[238] daha alçak bir karayla bağlı olduğunu anladık; bu alçak kısım bir yay biçiminde kıvrılıyor ve kuzeydoğuya açık bir körfez oluşturuyordu. Bu körfezden doğru esen rüzgâra karşı tam yelkenle karaya doğru yol alırken, açıklardan gelip kıyıya doğru giden ve hem yelken hem de pagalarını kullanan bir pirog gördük. Pruvamızdan geçti ve ilerde, adanın her tarafından bize doğru gelen birçok başka pirogla buluştu. Kayıklardan, içinde on iki çıplak adamın bulunduğu biri, diğer kayıklardan önde gidiyordu; bize muz ağacı dalları sallıyorlardı ve yaptıkları hareketlerden bunun burada zeytin dalı yerine geçtiği anlaşılıyordu. Sezebildiğimiz bütün dostluk işaretleriyle onlara karşılık verdik; onun üzerine gemiye aborda oldular ve içlerinden biri, tel tel kabartılmış muazzam saçlarıyla dikkat çeken biri, barış dalının yanı sıra bize bir küçük domuz ve bir hevenk de muz armağan etti. Hediyelerini kabul ettik, onları sarkıttığımız bir ipe bağladı; biz de ona takkeler ve mendiller verdik ve bu ilk armağanlar, bu halkla ittifakımızın güvencesi oldular.

Kısa sürede değişik büyüklüklerde ve her biri denge çubuklarıyla donatılmış yüzden fazla yerli kayığı iki geminin çevresini sardı. Hindistancevizi, muz ve ülkenin diğer meyveleriyle yüklüydüler. Bize pek lezzetli gelen bu meyvelerin her türlü ufak tefek nesneyle değişimi büyük bir iyi niyet içinde ve adalılardan hiçbiri gemiye çıkmak istemeksizin gerçekleşti. Ya onların piroglarına inmek ya da değişilecek nesneleri uzaktan göstermek gerekiyordu; anlaşma sağlanınca onlara ipe bağlı bir sepet ya da ağdan bir torba sarkıtılıyordu; içine onlar kendi mallarını, biz de bizimkileri koyuyorduk; almadan önce ya da sonra veriliyor ya da alınıyor olması fark etmiyordu; bu değişim onların karakterleri hakkında bizi bilgilendirecek biçimde iyi niyet içinde gerçekleşti. Zaten piroglarında hiçbir türde tek bir silah görmedik; bu ilk karşılaşma sırasında aralarında kadın da yoktu. Gecenin yaklaşması açılmamızı gerektirinceye kadar piroglar gemilere aborda etmiş olarak kaldı, sonra hepsi uzaklaştılar.

Geceleyin, karadan hiçbir şekilde üç fersahtan fazla açılmadan kuzeye yönelmeye gayret ettik. Bütün kıyı, gece yarısına kadar, bir önceki gece olduğu gibi, birbirlerinden pek uzak olmayan küçük ateşlerle ışıl ışıldı: bunların amaçlı bir ışıklandırma olduğu sanılabilirdi, biz de her iki gemiden ateşlenen birçok fişekle eşlik ettik.[239]

Ayın 5'i, adadan esen rüzgâr yönünde yol almak amacıyla orsa seyri ve bir demirleme yeri bulmak için her iki gemiden iskandil atmakla geçti. Bir amfitiyatro biçimindeki bu yüksek kıyıların görünümü manzaraların en güzelini sunmaktaydı. Dağlar çok yüksek olsa da, kayaçlar hiçbir yerde kurak çıplaklıklarını göstermiyordu: her yer ağaçlarla örtülüydü. Adanın güney bölümünün iç taraflarında, dağların yüksekliğine ulaşan ve zirvesine kadar ağaçlarla kaplı bir sivritepe keşfettiğimizde gözlerimize inanamadık. Çapı otuz *tuaz*dan fazla değildi ve yükseldikçe daralıyordu; uzaktan bakıldığında, maharetli bir elin yaprak dizileriyle donattığı muazzam büyüklükte bir piramit sanılabilirdi. Daha alçak topraklar korular ve çayırlara bölünmüştü ve deniz kenarında yüksek tepelerin altında, bütün kıyı boyunca, ağaçlı ve düz bir toprak şeridi uzanıyordu. İşte orada, muz ve hindistancevizi ağaçlarıyla, meyve yüklü başka ağaçların arasında adalıların evleri görünüyordu.

Kıyı boyunca ilerlerken, dağların doruklarından gelen sularını köpürterek denize döken görkemli bir çağlayan gözümüze çarptı. Hemen dibinde bir köy kurulmuştu ve kıyıda herhangi bir sualtı kayalığı yokmuş gibi görünüyordu. Hepimiz, bu güzel yerin yakınına demir atma arzusundaydık; gemilerden durmaksızın iskandil atılıyordu, filikalarımız da kıyıya kadar iskandil etmeyi sürdürüyordu; ama burada sadece kayalık bir düzlük bulabildik ve başka yerde bir demir yeri aramak zorunda kaldık.

Gün doğar doğmaz piroglar gene geminin etrafını sarmıştı ve gün boyunca değiş tokuş devam etti. Hatta yeni ticaret dalları bile ortaya çıktı; önceki gün getirilen türden meyveler ve işte, tavuk, güvercin gibi birkaç başka taze ürün dışında, adalılar bize her türlü balıkçılık aleti, taştan yapılma ay biçiminde kesiciler, garip dokumalar, deniz kabukları vb. getirmişlerdi. Bunlara karşılık demir ve sarkma küpeler istiyorlardı. Değişim, bir gün önce olduğu gibi gene doğruluk içinde gerçekleşti; bu kez ayrıca piroglarda neredeyse çıplak birkaç güzel kadın da gelmişti. Adalılardan biri *L'Étoile*'e çıktı ve hiçbir endişe belirtisi göstermeden geceyi gemide geçirdi.

Biz geceyi volta seyrine devam ederek geçirdik ve ayın 6'sı sabahı, adanın kuzey ucuna varmıştık. Orada yeni bir ada daha gördük, ama iki ada arasındaki geçidi kapatır durumdaki birçok sualtı kayalığının varlığı, beni geri dönüp ilk gördüğümüz körfezde demirleme yeri aramaya sevk etti.

Önümüzde ve kara tarafında iskandil atan filikalarımız, körfezin kuzey kıyısının tamamının çeyrek fersah açıktan geçen ve deniz alçaldığında görünen bir resifle kuşatılmış olduğunu bildirdiler. Bununla birlikte körfezin kuzey ucunun bir fersah uzağında, resif arasında en fazla iki gomina genişliğinde bir açıklık bulunduğunu saptadılar; bu geçitte 30-35 kulaç su bulunuyordu; iç taraftaysa derinliği 9 ila 30 kulaç arasında değişen oldukça geniş bir koy vardı. Bu koy güneyinde bir resifle sınırlanmıştı, bu resif kıyıdan başlıyor ve açıkta kıyıyı kuşatan resifle birleşiyordu. Filikalarımız her yerde dibin kum olduğunu belirlemişler ve tatlı su almak için elverişli birçok dere görmüşlerdi. Kuzey taraftaki resif üzerinde üç adacık bulunuyordu.

Bu bilgiler üzerine koyda demirleme kararını aldım ve hemen koya girmek üzere harekete geçtik. Girerken resifin ucunu sancağa aldık ve girer girmez birinci demirimizi 34 kulaç suda fundo ettik, dip kül rengi kum, kabuklar ve çakıldan oluşuyordu; hemen sonra bir tonoz demirini kuzeybatı yönünde atmak üzere uzattık. *L'Étoile* rüzgâr üstünde önümüzden geçip bir gomina kuzeyde demirledi. Çifte demire bağlanınca hemen büyük serenleri ve gabya çubuklarını indirdik.

Biz karaya yaklaştıkça, adalılar gemilerin çevresinde toplandılar. Gemilerin çevresinde biriken piroglar o kadar fazlaydı ki, kalabalık ve gürültü arasında gemileri palamarlamakta büyük güçlük çektik. Herkes *tayo* diye bağırarak –bu sözcük *dost* anlamına geliyordu– ve bize binlerce dostluk gösterisi içinde geliyordu; hepsi çivi ve sarkıtma küpeler istiyordu. Piroglar, yüz güzelliği bakımından Avrupalıların birçoğundan geri kalmayacak kadınlarla doluydu; vücut güzelliği açısındansa bütün Avrupalılarla başarıyla yarışabilirlerdi. Bu perilerin büyük çoğunluğu çıplaktı, çünkü onlara eşlik eden erkekler ve yaşlı kadınlar, genelde sarındıkları peştamalları çıkarttırmışlardı. Önce piroglarından bize biraz cilve yaptılar; o cilvelerde, saflıklarına rağmen biraz sıkılganlık da seziliyordu; bunun nedeni, ya doğanın her yerde cinselliği saf bir çekingenlikle güzelleştirmiş olması ya da henüz altın çağın açık yürekliliğinin egemen olduğu yerlerde bile kadınların en çok arzuladıkları şeyi istemez görünmeleriydi. Daha basit ya da daha özgür olan erkekler ise kısa süre sonra açıkça kendilerini ifade ettiler. Bizi, bir kadın seçmeye ve ona karada eşlik etmeye özendiriyorlardı; ve belli belirsiz işaretlerle onlarla nasıl tanışacağımızı açıklıyorlardı. Sorarım: böylesine bir görüntü

karşısında, altı aydan beri hiç kadın görmemiş dört yüz denizci ve genç Fransızı iş başında nasıl tutabilirsiniz? Alabildiğimiz bütün önlemlere rağmen genç bir kız gemiye çıktı; kıç kasaraya geldi ve orada bocurgatın üstüne gelen ambar kapaklarından birine yerleşti, bu kapak bocurgatı çevirenlere hava gitmesi için açılmıştı. Venüs'ün Frigyalı Çoban'a görünmesi gibi genç kız, sanki dikkatsizce, vücudunu örten peştamalı üzerinden düşürerek kendini herkese gösterdi. İlahi bir görünümü vardı. Gemiciler ve askerler ambar kapağına yaklaşmak için yarışıyorlardı ve bocurgat hiçbir zaman o günkü gibi şevkle çevrilmemiştir.

Çabalarımız gene de büyülenmiş bu adamları zaptedebilmemize yetti; insanın kendi kendini tutabilmeyi başarması da daha kolay değildi. Tek bir Fransız, benim aşçım, bütün yasaklara rağmen kaçabilmenin bir yolunu bulmuştu; bir süre sonra diriden çok bir ölü gibi geri geldi. Seçtiği güzelle birlikte karaya adımını atar atmaz çevresi bir sürü Yerliyle çevrilmişti; bunlar elbiselerini bir anda soymuşlar ve onu tepeden tırnağa çırılçıplak bırakmışlardı. Büyük bir uğultu içinde vücudunun her yanını inceleyen bu halkın haykırışlarının nereye varacağını bilmeden, bin defa öleceğini sanmıştı. Onu iyice inceledikten sonra giysilerini geri vermişler, aldıkları her şeyi tekrar ceplerine koymuşlar ve kızı ona yaklaştırarak, kendisini onunla birlikte karaya çıkartan arzularını doyurması için itivermişlerdi. Ama boşuna. Adalıların zavallı aşçıyı gemiye geri getirmeleri gerekmişti; gemide bana, ona ne ceza verirsem vereyim, karada yaşadığı korkuyu yaşamayacağını söyledi.

İKİNCİ BAŞLIK

Taiti Adası'nda konaklama; orada başımıza gelen iyilik ve kötülüklerin ayrıntıları.

Demir atabilmek için üstesinden gelmek zorunda kaldığımız güçlükleri anlatmıştım; gemiler bağlandıktan sonra birçok subayla birlikte, tatlı su edinme olanaklarını araştırmak üzere karaya çıktım. Karada, bizi incelemekten bıkmayan bir kadın ve erkek kalabalığı tarafından karşılandık; içlerinden en cesurları gelip bize dokunuyorlardı, hatta tam onlar gibi olup olmadığımızı anlamak ister gibi giysilerimizi aralıyorlardı; hiçbiri silahlı değildi, hatta ellerinde bir sopa bile yoktu. Bizi ağırlamaktan ötürü duydukları sevinci nasıl göstereceklerini bilemiyorlardı. Bu yörenin reisi bizi evine götürdü ve içeri aldı. İçerde beş altı kadın ve saygıdeğer bir yaşlı adam vardı. Kadınlar ellerini göğüslerine götürerek ve birçok kez *tayo* diye bağırarak bizi selamladılar. Yaşlı adam ev sahibimizin babasıydı. Yaşlılığı sadece yılların güzel bir yüze eklediği saygı telkin eden nitelikten anlaşılmaktaydı. Ne beyaz saçları ve uzun bir sakalla süslü başında, ne de dolgun ve diri vücudunda herhangi bir kırışıklık, herhangi bir çökmüşlük işareti vardı. Bu saygıdeğer adam, gelişimizi ancak şöyle bir fark etmiş gibiydi; hatta dostluk gösterilerimize karşılık vermeden ve ne korku, ne şaşkınlık ne de bir merak göstererek çekildi; bizim ortaya çıkışımızın bütün bu halkta yarattığı o coşkuya kendini hiç kaptırmaksızın dalgın ve endişeli duruşu, sanki dinginlik içinde geçmiş mutlu günlerinin, yeni bir ırkın gelişiyle bozulmasından duyduğu korkuyu haber verir gibiydi.

Evin içini incelemekte bizi özgür bıraktılar. Büyüklüğü dışında onu diğer kulübelerden farklı kılacak hiçbir eşya, hiçbir süs yoktu. Uzunluğu seksen, genişliğiyse yirmi ayak kadardı. Üzerinde siyah kuş tüyleri bulunan, sepetçisöğüdünden yapılma tavana asılı bir silindir ile put sandığımız iki ahşap heykel gördük. Bunlardan biri tanrıydı, direklerden birinin önünde dikine duruyordu; tanrıçaysa onun karşısında bir duvara eğik olarak dayanmıştı, boyu duvarın yüksekliğini aşıyordu ve bu duvarı oluşturan kamışlara bağlıydı. Kötü yapılmış ve orantısız bu heykeller yaklaşık üç ayak boyundaydılar, ama içi boş silindir biçiminde ve çeperi delikli bir kaidenin üzerinde bulunuyorlardı. Bu kaide kule biçiminde, yaklaşık bir

ayak çapında ve altı yedi ayak yüksekliğindeydi; tamamı çok sert bir kara ahşaptandı.

Ardından reis bizi, evinin dışında otların üzerine oturmaya davet etti; oraya meyveler, ızgara balık ve su getirdiler; yemek sırasında, dokumalar ve sepetçisöğüdünden yapılmış, üzerinde siyah kuş tüyleri ve köpekbalığı dişleri bulunan iki kolye getirmek üzere birini yolladı. Bunların biçimleri, I.François zamanında takılan o koca kıvrımlı yakalara az benzemiyordu. Bunlardan birini Oraison Şövalyesi'nin, ötekini de benim boynuma geçirdi ve dokumaları dağıttı. Gemiye dönmek üzereyken, Suzannet Şövalyesi bir piştovunun yerinde olmadığını fark etti, onu cebinden maharetle çalmışlardı. Durumu reise bildirdik; o derhal çevremizdeki herkesin üzerini aratmak istedi, hatta bazılarına kötü muamele etti. Araştırmayı durdurmasını söyledik, sadece bunu çalanın edepsizliğinin kurbanı olabileceğini ve çaldığı şeyin kendisini öldüreceğini anlatmaya çalıştık.

Reis ve bütün halk bize gemiye kadar eşlik ettiler. Tam yaklaşmıştık ki, otların üzerine uzanmış güzel yüzlü bir adalı, bizi yanına oturmaya davet etti. Kabul ettik; bunun üzerine o adam bize doğru eğildi, ve bir başka yerlinin burnundan üflediği kavalın eşliğinde yumuşak bir sesle ve yavaşça, herhalde İyonyalı Anakreon tarzında bir şarkı söylemeye başladı: pek sevimli ve Boucher'nin fırçasına layık bir sahneydi. Dört adalı, güvenle gemiye yemeğe geldiler ve gece gemide yattılar. Biz de onlara flüt, bas ve keman dinlettik; füze ve yılankavi fişeklerden oluşan bir şenlik ateşi düzenledik. Bu seyir onlarda korkuyla karışık bir şaşkınlık yarattı.

Ayın 7'si sabahı, *Ereti* adındaki reis gemiye geldi. Bize bir domuz, tavuklar ve bir gün önce onun evinde çalınan piştovu getirdi. Bu adil davranış bizde iyi izlenim uyandırdı. Bu sırada biz sabahleyin teknelerimizi suya indirmek, hastalarımızı karaya çıkartmak ve onların güvenliği için bir muhafız bırakmak üzere bütün hazırlıkları tamamladık. Öğleden sonra eşyalarım ve silahlarımla karaya indim ve su alacağımız küçük bir derenin kıyısında kamp kurmaya başladık. Ereti, silahlı adamlarımızı ve kamp kurma hazırlıklarını ilkin şaşkınlık ve memnuniyetsizlik göstermeden izledi. Ama birkaç saat sonra yanında, bizim girişimimiz konusunda kendisine endişelerini ileten babası ve bölgenin ileri gelenleriyle birlikte bana geldi ve bizim karada ikametimizin hoşlarına gitmediğini, gündüzleri istediğimiz gibi gelebileceğimizi ama geceleri gemilerde yatmamız

gerektiğini anlattı. Kamp kurma konusunda ısrar ettim, bunun bizim su, ahşap ikmalimiz ve iki ulus arasında değiş tokuşu kolaylaştırmak için zorunlu olduğunu anlattım. Kendi aralarında ikinci bir görüşme yaptılar ve sonrasında Ereti bana gelerek hep burada mı kalacağız, yoksa bir süre sonra gidecek miyiz öğrenmek istedi. Ben ona on sekiz gün sonra yelken açacağımızı söyledim ve bu sayının işareti olarak da on sekiz küçük taş verdim; bunun üzerine bir kez daha toplanıp beni de çağırdılar. Ağırbaşlı ve kurulda söz sahibi olduğu anlaşılan bir adam, bizim kamp süremizi dokuz güne indirmek istiyordu, ilk söylediğim sayıda ısrar ettim ve sonunda razı oldular.

O andan sonra gene neşe egemen oldu; hatta Ereti, bize derenin hemen yanında koskoca bir hangar tahsis etti, bunun altında bulunan birkaç pirogu hemen oradan kaldırttı. Bu hangarın altına, on ikisi *La Boudeuse*'den, yirmi ikisi de *L'Étoile*'den toplam otuz dört iskorbütlü hastamız için çadırlar kurduk; ayrıca birkaç tane de hizmet çadırı diktik. Muhafız birliği otuz askerden oluşuyordu, ayrıca işçileri ve hastaları da silahlandırmak için tüfekler indirttim. İlk geceyi karada geçirdim, Ereti de bizim çadırlarımızda kalmak istedi. Akşam yemeğini oraya getirttirdi ve bizimkiyle birleştirdi; kampı çevreleyen kalabalığı kovdu ve sadece dostlarından beş ya da altısını yanında tuttu. Akşam yemeğinden sonra havafişeği gösterisi istedi, bu gösteri ona keyif kadar korku da verdi. Akşamın sonlarına doğru, karılarından birini çağırttırdı ve onu Bay de Nassau'nun çadırına yatmaya gönderdi. Kadın yaşlı ve çirkindi.

Sonraki günü kampımızı mükemmelleştirmekle geçirdik. Hangar iyi inşa edilmişti ve bir tür hasırla örtülüydü. Tek bir giriş yeri yaptık ve girişe bir engel koyduk, bir de nöbetçi diktik. Sadece Ereti ile onun karıları ve dostlarının içeri girmesine izin verilmişti; kalabalık hangarın uzağında duruyordu, elinde sopasıyla bir adamımız kalabalığı uzaklaştırmaya yetiyordu. Adalılar her yönden oraya meyveler, tavuklar, domuzlar, balıklar ve dokumalar getiriyor ve onlar için altın değerindeki çiviler, el aletleri, yapay inciler, düğmeler ve binlerce başka küçük şeyle değişiyorlardı. Ayrıca neyin hoşumuza gittiğine dikkat ediyorlardı; iskorbüte karşı bitkiler topladığımızı ve deniz kabuklularıyla ilgilendiğimizi gördüler. Kadınlar ve çocuklar istediğimiz kadar, bağ bağ aynı bitkilerden, sepetler dolusu çeşitli kabuklulardan taşımakta gecikmediler. Çabalarına çok az bir şeyle karşılık veriyorduk.

Aynı gün, reisten bana kesebileceğim ağaçlar göstermesini istedim. Bizim bulunduğumuz alçak bölgede sadece meyve ağaçlarıyla zamkla dolu ve pek sert olmayan bir tür ağaç vardı; sert ağaçlar dağdan getiriliyordu. Ereti, benim kesebileceğim ağaçları işaretledi, hatta onları devirirken hangi tarafa düşürmem gerektiğini de belirtti. Ayrıca adalılar çalışmalarımızda bize çok yardım ediyorlardı; işçilerimiz ağaçları deviriyor ve tomruk haline getiriyor, yerli halk da tomrukları gemilere taşıyordu; aynı biçimde su almamıza da kapları doldurarak ve sonra şalupalara taşıyarak yardımcı oluyorlardı. Kendilerine ücret olarak çiviler veriyorduk, verilen çivi sayısı gerçekleştirdikleri çalışmayla orantılıydı. Karşılaştığımız tek sıkıntı, karaya indirdiğimiz her şeyi, hatta ceplerini bile aralıksız denetleme zorunluluğuydu; çünkü Avrupa'da bu ülkenin insanlarından daha becerikli hırsızlar yoktur.

Bununla birlikte, kendi aralarında hırsızlığın yaygın olduğunu sanmıyorum. Evlerinde hiçbir şey kapalı değil, her şey ya yerde, ya asılı; ne bir kilit, ne de bir muhafız var. Herhalde bilinmedik nesnelere duyulan merak onların arzularını körüklüyordu; ayrıca her yerde alçaklar bulunur. İlk iki gece nöbetçi ve devriyelere rağmen hırsızlık olmuştu, hatta nöbetçilere birkaç taş atılmıştı. Hırsızlar, bizim kampımızın arka tarafındaki otlar ve kamışlarla kaplı bir bataklıkta saklanıyorlardı. Onları kısmen temizledik ve nöbetçi subaya, bundan sonra gelebilecek hırsızlara ateş açması emrini verdim. Ereti kendisi, bana böyle yapmamı söyledi, ama kendi evinin hangi tarafta olduğunu birkaç kere özenle gösterdi ve aksi yönde ateş açmamızı tavsiye etti. Ayrıca her akşam, sapan ve karabinalarla donanmış üç kayığımızı kampın önünde demirletiyordum.

Hırsızlık dışında her şey dostça yürüyordu. Adamlarımız her gün, tek başlarına ya da küçük topluluklar halinde ülkede silahsız dolaşıyorlardı. Evlere davet ediliyorlar, onlara yiyecek veriliyordu; ama burada ev sahiplerinin inceliği hafif bir yemekle sınırlı değildi; konuklara genç kızlar da ikram ediliyordu ve kulübe anında kadın ve erkeklerden oluşan bir meraklı kitlesiyle doluyordu; bunlar konuk ile konukseverlik için kendini feda eden genç kızın çevresinde bir çember oluşturuyordu; yer yapraklar ve çiçeklerle örtülü oluyor ve müzisyenler bir kaval eşliğinde haz şarkıları söylüyorlardı. Venüs burada konukseverlik tanrıçasıdır, ona tapınma hiçbir gizlilik içermez ve alınan haz bütün ulus için bir şenliktir. Gösterilen çekingenlikten şaşkınlık duyuyorlardı; bizim âdetlerimiz bu aleniyeti

yasaklar. Ama gene de, aramızdan hiç kimsenin duyduğu endişeyi yenememiş ve ülkede geçerli kurallara uymamış olduğunu kesinleyemem.

Ben de birinci ya da ikinci yardımcımla birlikte içerlerde dolaştım. Kendimi Cennet Bahçesi'ne götürülmüş sanıyordum; çimenlerle kaplı, güzel meyve ağaçlarıyla dolu ve yer yer pek hoş bir serinlik veren küçük derelerin aktığı bir ovada, nemin doğurduğu hiçbir sakıncayla karşılaşmaksızın yürüyorduk. Kalabalık bir halk orada, doğanın cömertçe sağladığı nimetlerin tadını çıkarmaktaydı. Meyve ağaçlarının gölgesinde oturan kadın ve erkek topluluklarına rastlıyorduk; hepsi bizi dostça selamlıyordu. Yolumuzun üzerinde rastladıklarımız, bize yolu açmak için kenara çekiliyorlardı; her yerde konukseverlik, dinginlik, tatlı bir neşe ve mutluluğun bütün işaretlerini görüyorduk.

Bulunduğumuz bölgenin reisine bir çift hindiyle erkek ve dişi ördekler armağan ettim, bu bir çoban armağanıydı. Kendisine ayrıca bizim usulümüze göre bir bahçe hazırlayıp oraya değişik tahıllar ekmeyi önerdim. Bu öneri sevinçle kabul edildi. Kısa bir sürede Ereti, bizim bahçıvanlarımızın seçtiği alanı hazırlattı ve çevresini çitle kapattı. Bahçeyi bellettim; bizim bahçe aletlerimize hayran kaldılar. Onların da evlerinin çevrelerinde, içinde kabak, patates, hintpatatesi [*igname*] ve başka kökler yetiştirdikleri bostanları var. Biz oraya buğday, arpa, yulaf, pirinç, mısır, soğan ve başka her türlü sebze tohumu ektik. Bu ekinlere iyi bakılacağına inanıyoruz; çünkü bu halk bize tarımı seviyor gibi göründü; ve sanıyorum ki onları dünyanın bu en verimli topraklarından yararlanmaya kolayca alıştırabiliriz.

Varışımızın ilk günlerinde, komşu bölgenin reisi, meyveler, domuzlar, tavuklar ve dokumalardan oluşan hediyelerle gemiye beni ziyarete geldi. Toutaa[240] adındaki bu reis, güzel bir yüze sahip ve olağanüstü uzun boylu. Yanında akrabalarından birkaçı daha vardı, hemen hepsi altı ayak boyunda erkeklerdi. Onlara çiviler, el aletleri, yapay inciler ve ipek kumaşlar armağan ettim. Bizim de onun ziyaretine karşılık vermemiz gerekiyordu; iyi karşılandık ve namuslu Toutaa bana karılarından çok genç ve oldukça güzel birini ikram etti. Ev kalabalıktı, müzisyenler daha önceden birleşme şarkılarına başlamışlardı. İşte, törensel ziyaretlerde ağırlama biçimi böyleydi.[241]

Ayın 10'unda bir adalı öldürüldü ve halk bu olayı şikâyete geldi. Cesedin taşındığı eve adamlar gönderdim ve görüldü ki adam gerçekten açılan bir ateşle ölmüştü. Ama biz ne gemilerin ne de kampın dışına hiçbir adamımızı ateşli silahlarla çıkartmıyorduk. Bu alçakça öldürme olayının sorumlusunu bulmak için gereken en doğru araştırmaları yaptık, başarılı olmadı. Adalılar, herhalde yurttaşlarının hatalı olduğuna inandılar; çünkü her zaman duydukları güvenle bizim yanımıza gelmeyi sürdürüyorlardı. Bununla beraber, birçok kişinin eşyalarını da alarak dağa giderken görüldüğünü, hatta Ereti'nin evinin bile tamamıyla boşaltıldığını bildirdiler. Ona yeniden hediyeler verdim ve bu iyi reis bize en içten dostluğunu göstermeyi sürdürdü.

Ben gene de her türlü çalışmalarımızı hızlandırıyordum; çünkü her ne kadar bu konaklama ihtiyaçlarımız açısından mükemmel idiyse de kötü demirlemiş olduğumuzun farkındaydım. Gerçekten, hemen her gün avuçla denetlenen halatlarımız henüz çizilmiş görünmüyorlarsa da, dibin mercan kayalıklarıyla kaplı olduğunu ve açıktan esecek kuvvetli bir rüzgâr karşısında sürüklenme yerimiz olmadığını anlamıştık. Zorunluluk karşısında burada demirlemiştik, demirleme yeri seçme imkânımız olmamıştı ve kısa süre sonra endişelerimizin yersiz olmadığını gördük.

Ayın 12'sinde sabah saat beşte rüzgâr güneye döndü ve bizim güneydoğu halatımız ile bir de önlem olarak doğu-güneydoğu yönünde uzattığımız tonoz demirinin halatı dipte koptu. Hemen büyük demirimizi attık; ama o daha dibe inmeden firkateyn kuzeybatı demirine doğru sürüklendi ve *L'Étoile*'in üzerine düşüp ona iskeleden aborda ettik. Biz demir halatımızı vira ederken *L'Étoile* de hızla uzaklaştı, böylece hiçbir hasarla karşılaşmadan ayrıldık. O sırada yük gemisi, doğuya uzatmış olduğu bir palamarın ucunu bize gönderdi. Biz onu da vira ederek biraz daha uzaklaştık. Sonra büyük demirimizi aldık, denizde kopan halat ve palamarımızı da gemiye çektik. Halat, demir anelesinin otuz kulaç ötesinden kesilmişti, onu bir uçtan diğerine yeni bir halatla değiştirdik ve *L'Étoile*'in ambarında bulunan ve oradan getirttiğimiz iki bin yedi yüzlük bir yedek demire düğümledik. Su çok derin olduğu için şamandırasız fundo edilen güneydoğu demirimiz kaybedilmişti, şamandırası batmış olan ve dipten taranması olanaksız tonoz demirimizi de boşuna arayıp bulmaya çalıştık.[242] Ardından hemen, rüzgâr imkân verir vermez yelken açabilmek için pruva gabya çubuğu ile pruva ana yelken serenini hisa ettik.

Öğleden sonra rüzgâr sakinleşti ve doğuya döndü. O zaman güneydoğuya bir tonoz demiriyle *L'Étoile*'den getirttiğimiz demiri uzattık; kuzey yönünde bir geçit olup olmadığını iskandil etmek üzere bir filika gönderdim, böyle bir geçidin bulunması bizim her türlü rüzgârda çıkabilmemize olanak verebilirdi. Bir felaket hiçbir zaman tek başına gelmez: selametimizin bağlı olduğu bu işlerle uğraşırken, bana, üç adalının kulübelerinde süngü darbeleriyle öldürüldüğü veya yaralandığı haberini verdiler; korku ve telaş dört yanı sarmıştı, yaşlılar, kadınlar ve çocuklar eşyalarını da almış dağlara doğru kaçmaktaydılar, hatta ölülerini bile götürüyorlardı; belki de bu öfkeli adamlardan oluşan bir orduyla karşı karşıya kalmak üzereydik. İşte tam da iki gemimiz karaya sürüklenme tehlikesi içindeyken, karada olası bir savaş durumuyla karşılaşmıştık. Kampa indim ve reisin huzurunda bu saldırının sorumlusu olduklarından şüphelenilen dört askere pranga vurdurdum; bu davranışım onları biraz yatıştırır gibi oldu.

Gecenin bir bölümünü karada geçirdim; adalıların yurttaşlarının intikamını almak istemelerinden korktuğum için nöbetçileri arttırdım. Birbirinden en fazla çeyrek fersah uzaklıkta iki dere arasında mükemmel bir yerdeydik, kampın karşısı bir bataklıkla korunuyordu, çevresinin geri kalanı, tartışılmaz biçimde üstün olduğumuz denizdi. Bütün ada halkı birleşse bile bu mevkii kolayca savunabilirdik; neyse ki hırsızların neden olduğu bir iki hareketlilik dışında kamp geceyi sakin geçirdi.

Benim en büyük endişelerimin asıl kaynağı bu değildi. Kıyıda karaya oturmaları sonucunda gemileri kaybetme korkusu bizi çok daha acımasızca hırpalıyordu. Akşam saat ondan sonra doğudan esen rüzgârlar çok kuvvetlenmişti ve büyük ölü dalga, yağmur, bora ve bu türden iç karartıcı durumların dehşetini daha da artıran bütün diğer uğursuz görüntüler mevcuttu. Sabah saat ikiye doğru bir rüzgâr patlaması oldu ve gemileri kıyıya sürükledi: gemiye çıktım, neyse ki çok uzun sürmedi; o biter bitmez bu kez karadan bir rüzgâr esti. Şafakla birlikte yeni uğursuzluklar da geldi; kuzeybatı halatımız koptu; *L'Étoile*'in bize bıraktığı ve tonoz demiriyle bizi tutan palamar da kısa süre sonra aynı akıbete uğradı. Bunun üzerine güneydoğu demiri ve onun halatının çekimine giren firkateyn, denizin öfkeyle dövdüğü kıyıdan bir gomina bile uzakta değildi. Tehlike büyüdükçe güvenlik araçlarımız azalıyordu; halatları kopan iki demir bizim için artık kayıptı; şamandıraları ya battıkları için ya da gece Yerliler tarafından

çalındıkları için yok olmuştu. Son yirmi dört saatte, daha şimdiden dört demirimiz eksilmişti, ama daha başka kayıplarımız da olacaktı.

Saat sabah onda, *L'Étoile*'in iki bin yedi yüzlük demirine bağladığımız ve bizi güneydoğudan tutan yeni halat koptu ve sadece tek bir halatla bağlı firkateyn, kıyıya doğru sürüklenmeye başladı. Pruvadan büyük demirimizi attık; ama ne kadar yararlı olabilirdi? Dalgaların çatladığı kayalara o kadar yakındık ki, daha demirin dipte sağlam biçimde tutunması için gereken yeterli halatı salıvermeden, üzerlerine düşebilirdik. Her an bu üzücü serüvenin sonunu beklemekteyken, güneybatıdan esen bir rüzgâr bize yelken basıp açılma umudunu verdi. Hemen flok yelkenlerimizi hisa ettik, gemi biraz açılmaya başladı. Ama rüzgâr az sonra doğuya döndü. Gene de bu ara bize, *L'Étoile*'in kısa bir süre önce doğuya uzattığı ve bizi şimdilik kurtaran ikinci tonoz demirinin halatının ucunu gemiye alma zamanını kazandırmıştı. İki halatı vira ettik ve kıyıdan biraz uzaklaştık. Ondan sonra şalupamızı, sağlam biçimde palamarlanmasına yardım etmek üzere *L'Étoile*'e gönderdik; neyse ki onun demirleri bizimkilere kıyasla, mercan kayalarının daha az olduğu bir yere atılmıştı. Bu işlem tamamlandıktan sonra şalupamız, çapa şamandıra halatından yararlanarak iki bin yedi yüzlük demiri çıkardı, onun anelesine bir başka halat bağladık ve kuzeydoğuya uzattık; ardından *L'Étoile*'in tonoz demirini aldık ve kendisine iade ettik. Bu iki gün boyunca, firkateynin selamete ulaşmasında en büyük pay, yük gemisine kumanda eden Bay de La Giraudais'nindir; önceki yolculuklarımda da yanımda bulunan ve kabiliyetli olduğu kadar da gayretli bu subaya şükran borcumu zevkle ödüyorum.

Gün doğmuştu ama hiçbir Yerli kampa yaklaşmıyordu, denizde seyreden hiçbir pirog görmemiştik, komşu evler terk edilmişti, her taraf ıssızdı. Yanına sadece dört beş adam alarak adalıları bulmak ve onlara güvence vermek için biraz daha uzağa giden Nassau Prensi, kamptan yaklaşık bir fersah uzakta, Ereti ile birlikte çok sayıda Yerliye rastlamıştı. Reis, Bay de Nassau'yu tanıyınca ona üzgün bir tavırla yaklaşmıştı. Gözü yaşlı kadınlar ayaklarına kapanmış, ağlayarak bir yandan onun ellerini öperken bir yandan da, durmaksızın *tayo, mate, bizim dostumuzsunuz, bizi öldürüyorsunuz* demişlerdi. Nassau Prensi onları okşayıp dostluk göstererek dönmeye razı edebildi. Geminin güvertesinden, kalabalık bir topluluğun yerleşim yerine doğru hızla yaklaştığını gördüm: yanlarındaki tavuklar, hindistancevizleri, muz hevenkleri yürüyen topluluğu güzelleştiriyor ve barış vaadinde

bulunuyordu. Hemen ipek kumaşlar ve her türden el aletleri alarak kıyıya indim; onları reislere dağıttım ve önceki gece meydana gelen felaketten duyduğum acıyı ifade ettim ve sorumlunun cezalandırılacağı teminatını verdim. İyi adalılar beni sevgiyle kucakladılar, orada toplanmış halk alkışla karşıladı ve kısa bir süre sonra, her zamanki halk ve hırsızlar, panayır yerine pek benzeyen karargâhımızı doldurdular. O ve sonraki günlerde, her zamankinden daha fazla taze yiyecek getirdiler. Ayrıca gözlerinin önünde tüfekle birkaç el ateş edilmesini de istediler; bu onları çok korkuttu, nişan alınan bütün hayvanlar anında ölmüşlerdi.

Kuzey kıyısını açınsamak için göndermiş olduğum filika çok iyi bir haber getirdi: çok güzel bir geçit keşfetmişti. Hemen o gün bundan yararlanmak için artık çok geç olmuştu; gece ilerliyordu. Ayın 14'ü sabahı, rüzgâr doğudan eserken, su ikmalini tamamlamış ve bütün mürettebatı gemide olan *L'Étoile*'e yelken açıp kuzeydeki yeni geçitten çıkmasını emrettim. Biz bu geçitten ancak kuzeyimizde demirli bulunan yük gemisinden sonra yelken açıp çıkabilirdik. Saat on birde bize uzatılmış bir halata asılarak hareket etti; onun şalupasını ve iki küçük demirini muhafaza ettim; öte yandan *L'Étoile* yelken açar açmaz, onun dipte sağlam bulunan güneydoğu çapasının halat ucunu da gemiye aldım. Onun üzerine büyük demirimizi vira ettik, iki tonoz demirini uzattık ve böylelikle iki büyük üç küçük demirle kaldık. Öğleden sonra saat ikide *L'Étoile*'i bütün resifleri aşmış görmenin mutluluğunu yaşadık. O andan sonra durumumuz daha az korkutucu olmuştu; gemilerimizden birini olası kazadan uzaklaştırarak, hiç değilse yurda dönüşümüzü güvence altına almış bulunuyorduk. Bay de La Giraudais, açık denize çıktıktan sonra, geçidi açınsamayla görevlendirilen Bay Lavari Leroi'yı filikayla bana gönderdi.

Bütün gün boyunca ve gecenin bir bölümünde su ikmalimizi tamamlamak, hastaneyi ve kampı boşaltmak için çalıştık. Meşeden bir levha üzerine kazınmış el koyma senediyle, içinde her iki geminin subaylarının adlarının yazılı olduğu ağzı iyice kapatılmış ve boğazı sıvama balçığı ile sıvanmış bir şişeyi hangarın yanına gömdüm. Bu yöntemi, yolculuk sırasında keşfedilen bütün topraklarda uyguladım. Herkesin gemiye binmesi sabahın ikisini buldu; gece, bağlı olduğumuz bunca demire rağmen bizi gene de endişelendirecek ölçüde bora vardı.

Ayın 15'inde sabah saat altıda rüzgâr karadan esiyordu ve gökyüzünde bora egemendi; demirimizi vira ettik, *L'Étoile*'den aldığımız demirin halatını koyuverdik, palamarlardan birini kestik diğer ikisini koyuverdik, trinket ve iki gabya yelkeniyle doğu geçidinden çıkmak üzere hareket ettik. Demirleri denizden almak için iki şalupayı orada bıraktık ve geçitten çıkar çıkmaz deniz teğmeni Suzannet Şövalyesi'nin komutasında silahlı iki filikayı, çalışmaları sırasında şalupaları korumak üzere gönderdim. Çeyrek fersah açıktaydık ve bizi böylesine derin endişelere düşüren bir demirleme yerinden mutlu bir biçimde çıkmış olmaktan ötürü sevinmek üzereyken, rüzgâr aniden kesilince kabaran deniz ve yarattığı büyük dalga bizi geçidin altındaki resife doğru sürüklemeye başladı. Bizi o ana kadar tehdit altında bulunduran kaza olasılığının en kötü sonucu, günlerimizi doğanın nimetleriyle dolu bir adada geçirmek ve vatanımızın güzelliklerinin yerini sükûnet içinde geçecek çaba gerektirmeyen bir yaşamın almasıydı. Ama şimdi geminin burada batması çok daha zalim sonuçlara yol açabilirdi; hızla resife sürüklenecek gemi denizin şiddetine iki dakika bile direnemez ve ancak birkaç çok iyi yüzücü hayatta kalabilirdi. Tehlikenin daha ilk anlarında filika ve şalupaları bizi yedeklemek üzere geri çağırmıştım. Geldiklerinde, resifle aramızda elli *tuaz*dan az mesafe kalmıştı ve durumumuz, demir atma olanağımız da bulunmadığından, umutsuz görünüyordu. O anda yükselen bir batı rüzgârı bizi yeniden umutlandırdı: nitekim rüzgâr yavaş yavaş kuvvetlendi ve saat dokuz olduğunda tehlikeyi bütünüyle atlatmıştık.

Kayıkları derhal demirleri almaya gönderdim ve volta seyrinde onları bekledim. Öğleden sonra *L'Étoile*'le buluştuk. Akşam saat beşte bizim şalupamız, büyük çapa ve *L'Étoile*'in halatıyla geri döndü ve halatı ona götürdü; bizim filikamız ile *L'Étoile*'in filikası ve şalupası da az sonra döndüler; bu sonuncusu bize tonoz demirimizi ve bir de palamar getirdi. Gecenin yaklaşması ve gemicilerin çok yorgun oluşları nedeniyle diğer iki tonoz çapasını o gün denizden almak mümkün olmadı. Önceleri geceyi yakınlarında geçirmeyi ve ertesi gün onları aldırmayı düşündüm; ama gece yarısında çıkan kuvvetli bir doğu-kuzeydoğu rüzgârı, beni kayıkları gemiye almak ve kıyıdan uzaklaşmak üzere yelken açmak zorunda bıraktı. Böylece dokuz gün demirde kalmak bize altı çapaya mal oldu; eğer birkaç demir zincirimiz olaydı böyle bir kayba uğramazdık. Bu, böylesine yolculuklara hazırlanan denizcilerin hiçbir zaman unutmamaları gereken bir önlemdir.

Şimdi artık gemiler güvende olduklarına göre, adalılarla vedalaşmak üzere biraz duralım. Daha gün doğarken adalılar yelken açtığımızı gördüklerinde, Ereti, kıyıda bulduğu ilk piroga atlamış ve gemiye gelmişti. Gemide hepimizi kucakladı; bizleri gözyaşları dökerek bir an kolları arasına alıyor ve ayrılışımızdan ötürü çok etkilenmiş görünüyordu. Biraz sonra onun büyük pirogu, her türlü taze yiyecekle dolu olarak gemiyi bordaladı; karıları da içindeydi ve yanlarında, demirleyişimizin ilk gününde *L'Étoile*'e gelip geceyi gemide geçiren o adalı da vardı. Ereti onu elinden tuttu ve bana tanıttı; adı Aoturu[243] olan bu adamın bizimle gelmek istediğini anlattı ve razı olmam için yakardı. Ardından onu, kendisinin dostu olduğunu ve şimdi onu diğer dostlarına emanet ettiğini tekrarlayarak bütün subaylara tek tek tanıttı ve en büyük övgülerle bize emanet etti. Ereti'ye gene her türlü armağanlar verdik; sonra bize veda etti ve karılarının yanına döndü; pirog gemiye aborda etmiş olduğu sürece karıları ağlaşmaktan geri durmadılar. Aralarında bir de, bizimle gelecek olan adalının kucakladığı genç ve güzel bir kız vardı. Adalı kıza kulağına taktığı üç inciyi verdi, sonra onu bir kez daha öptü ve bu genç sevgili ya da eşin gözyaşlarına rağmen kollarından kendini kopardı ve gemiye çıktı. Bu iyi insanlardan biz işte böyle ayrıldık; ayrılışımızın onlarda yarattığı üzüntü, beni oraya varışımızda gösterdikleri sevgi dolu güvenden daha az şaşırtmamıştır.

ÜÇÜNCÜ BAŞLIK

Yeni adanın betimi, halkının gelenek ve nitelikleri.

Lucis habitamus opacis,

Riparumque toros et prata recemtia rivis Incolimus.[244]

Vergilius, *VI. Kitap*

Yeni Kythera[245] adını verdiğimiz bu adaya sakinleri Taiti derler. Enlemi, karadaki kampımızda çeyrek çemberle gerçekleştirilen birçok öğle vakti güneş yüksekliği ölçümüyle saptanmıştır. Boylamı, saat açıları yöntemiyle gerçekleştirilen on bir Ay gözlemiyle belirlenmiştir.[246] Bay Verron, bu boylamı belirlemek için karada dört gün ve dört gece boyunca birçok başka gözlem de yapmıştı; ama sonuçları kaydettiği defteri çalındığından, sadece hareketimizden bir gün önce gerçekleştirdiği son gözlemlerin sonuçları elindeydi. Elde ettiği sonuçların ortalamasının –her ne kadar uç değerler arasında 7 ila 8° fark bulunsa da– oldukça doğru olduğuna inanmaktadır.[247] Çapalarımızın kaybı ve yukarda aktardığım bütün olaylar bu uğraktan, düşündüğümüzden erken ayrılmamıza yol açmış ve kıyıları açınsamamıza olanak vermemiştir. Güney bölümünü hiç bilemiyoruz; güneydoğu burnundan kuzeybatı burnuna kadar bizim gezebildiğimiz bölümü on beş yirmi fersah kadar bir büyüklüktedir; başlıca uçlarının uzanım yönü de kuzeybatıyla batı-kuzeybatı arasındadır.

Güneydoğu ucuyla kuzeye uzanan bir başka büyük burun arasında, bu sonuncusuna yedi sekiz fersah uzaklıkta kuzeydoğuya açık bir körfez görülmektedir; bu körfez içe doğru dört fersah derinliktedir. Kıyıları, körfezin dip tarafına doğru belli belirsiz alçalmakta ve orada, pek az bir yükseklikte adanın en güzel ve en yoğun biçimde meskûn bölümünü meydana getirmektedir. Bu körfezde birçok elverişli demirleme yeri bulunabilir gibi geliyor. Talih, demirleme yeri konusunda bize pek yardımcı olmadı. Buraya, *L'Étoile*'in çıktığı geçitten geçerek giren Bay de La Giraudais, en kuzeydeki iki ada arasında, en az otuz gemi için yeterli, 23 kulaçtan 12 ve 10 kulaca kadar derinliği olan, dibi çamurlu kurşuni kum bir demirleme yeri bulunduğunu, orada yeterli saldırma alanının[248] varlığını ve hiçbir zaman dalga olmadığını bildirdi. Kıyının geri kalan kısmı yüksektir ve genellikle, değişik yükseklikte suyla örtülü ve kimi zaman küçük adacıklar oluşturan bir resifle boydan boya kapalı gibidir. Geceleri adalılar bu küçük adacıklar üzerinde balık avlamak ve seyir güvenliğini sağlamak için ateş yakmaktadırlar. Bu resif zinciri üzerinde yer yer içeri

girmeye izin veren kesiklikler bulunmaktadır ama dibe hep dikkat etmek gerekir. İskandil demiri kurşuni kumdan başka bir şey çıkartmıyor dipten; bu kum, sert, kesici ve kocaman mercan kitlelerini örtüyor; o uğursuz deneyimin bize öğrettiği gibi bu mercan bir gecede halatı kesebiliyor.

Bu körfezin kuzey ucundan öteye, kıyıda hiçbir girinti, hiçbir önemli burun yoktur. En batı ucu alçak bir karayla son bulur; onun kuzeydoğusunda, yaklaşık bir fersah uzaklıkta, fazla yüksek olmayan ve kuzeybatıya doğru iki üç fersah uzanan bir başka ada bulunur.

Taiti'nin bütün iç kısımlarını kaplayan dağların yüksekliği, adanın boyutlarına kıyasla şaşırtıcıdır. Ama bunlar, görünümünü sıkıntı verici hale getirmek yerine, her adımda bakış noktalarını çeşitlendirerek ve doğanın en cömert ürünleriyle dolu varsıl toprakları, sanatın hiçbir zaman hoşluğunu yineleyemediği o kendiliğinden serpiştirilmişlik içinde gözler önüne sererek güzelleştirir. Bu dağlardan kaynaklanan ve toprakların verimini yükselten çok sayıda küçük akarsu, orada yaşayanların işine yaradığı kadar, kırlara güzellik de katar. Deniz kıyısından dağların eteklerine uzanan bütün alçak topraklar meyve ağaçlarıyla doludur; daha önce de söylediğim gibi Taitililer evlerini herhangi bir düzene uymaksızın ve hiçbir zaman bir köy oluşturmaksızın dağınık biçimde o ağaçların altına kurmuşlardır; orada insan kendini Elysion Çayırları'nda sanır. Akıllıca yapılmış ve özenle bakılan kamusal patikalar, her yanda ulaşımı kolaylaştırır.

Adanın başlıca ürünleri, hindistancevizi, muz, ekmekağacı meyvesi, hintpatatesi, *curassol*,[249] helvacıkabağı ve bu ülkeye özgü birçok başka kökler ve meyvelerdir; ayrıca kendiliğinden biten çok miktarda şekerkamışı, bir tür yaban çivitağacı, çok güzel bir kırmızı bir de sarı boya vardır; bu boyaların nasıl üretildiğini bilemiyorum. Bay de Commerçon, burada genel olarak Hintelleri'nin bitkilerini buldu. Aoturu, bizimle birlikte olduğu sıralarda, bizim sebze ve meyvelerimizden birçoğunu ve meraklıların sıcak seralarda yetiştirdikleri oldukça çok sayıda bitkiyi tanımış ve adlarını belirtmiştir. İşlenebilir ağaçlar dağlarda yetişiyor; oysa adalılar bunlardan pek az yararlanıyorlar. Sadece sedir ağaçlarından inşa ettikleri büyük pirogların yapımında bu ağaçları kullanıyorlar. Onların ellerinde ayrıca siyah, sert ve ağır, demir ağacına benzeyen bir ahşaptan yapılma mızraklar da gördük. Sıradan pirogları inşa etmek için

ekmekağacını kullanıyorlar. Bu hiç yarılmayan bir ağaç, ama öylesine yumuşak ve öylesine zamkla dolu ki aletle işlenirken eziliyor.

Bunun dışında, her ne kadar bu adada bunca yüksek dağ bulunsa da, her yerde bunları örten ağaç ve bitkilerin çokluğu, onlarda madenlerin varlığını düşündürmüyor. En azından şu kesin ki, adalılar metallerin varlığından habersizdir. Kendilerine gösterdiğimiz her türlü metale aynı adı veriyorlar: *auri*; bizden demir istemek için de bu sözcüğü kullanıyorlardı. Peki, demiri bilmeleri nereden kaynaklanıyor? İlerde bu konudaki düşüncemi açıklayacağım. Burada zengin bir ticarete konu olan tek bir nesne biliyorum: çok güzel inciler. Önde gelenler, karılarının ve çocuklarının kulaklarına bunları taktırıyorlar; ama bizim oradaki konaklamamız sırasında bunları saklı tuttular. Bu inci istiridyelerinin kabuklarıyla onların dans gereçlerinden biri olan kastanyete benzer bir şeyler yapıyorlar.

Dörtayaklı olarak, domuz ve küçük ama güzel bir köpek türüyle çok sayıda fareden başka bir hayvan görmedik. Adalıların, bizimkilerine benzer tavukları var. Ayrıca pek güzel yeşil kumrular, hoş bir kral mavisi giysili ve pek lezzetli tombul güvercinler, pek küçük ama tüylerinin mavi ve kırmızı karışımıyla çok değişik muhabbet kuşları gördük. Kümes hayvanlarını ve domuzlarını sadece muzla besliyorlar. Karada kaldığımız sürece tükettiklerimiz ve her iki gemiye yüklediklerimizle birlikte, toplam sekiz yüzden fazla kümes hayvanı ve yüz elli kadar da domuz değiş tokuş ettik; [250] eğer son günlerdeki endişe verici çalışmalar olmasaydı çok daha fazlasını yapabilirdik, çünkü adalılar her geçen gün daha çoğunu getiriyorlardı.

Bu adada çok büyük sıcaklar yaşamadık. Orada kalışımız boyunca ısıölçer 22°'den daha yukarı çıkmamıştır, bazen 18° olmuştur. Güneş tabii, daha şimdiden 8 ya da 9 derece ekvatorun ötesine geçmişti. Ama bu adanın paha biçilmez bir özelliği, dönence ülkelerinde bir işkence niteliğindeki o korkunç böcek sürüleriyle istila edilmemiş oluşudur, ayrıca hiçbir zehirli hayvan da görmedik. Öte yandan iklim öylesine sağlıklıdır ki, orada gerçekleştirdiğimiz zorlu çalışmalara rağmen ve her ne kadar adamlarımız sürekli olarak su içinde ve güneş altında kalmışlar, çıplak toprak üzerinde ve yıldızların altında uyumuşlarsa da hiç kimse hastalanmamıştır. Orada karaya çıkardığımız iskorbütlü hastalarımız, tek bir sakin gece geçirmemiş olsalar bile güç kazanmışlar ve o kadar kısa sürede iyileşmişlerdir ki,

bunların bir bölümü ondan sonra gemide tam sağlıklarına kavuşmuşlardır. Kaldı ki, buranın havasının sağlığa yararı ve sakinlerinin beslenme alışkanlıklarının iyiliği konusunda, her tarafı bütün rüzgârlara açık evlerde yaşayan ve yattıkları toprağı sadece birkaç yaprakla örten adalıların sağlığından ve gücünden, hiçbir rahatsızlık geçirmeden mutlu yaşlılığa ulaşmalarından, bütün duyularının inceliğinden ve çok ileri yaşlara kadar koruyabildikleri dişlerinin olağanüstü güzelliğinden daha iyi bir kanıt bulunabilir mi?

Adalıların temel besini bitkiler ve balıktır; eti pek ender yerler, çocuklar ve genç kızlar hiç yemezler; ve bizim neredeyse bütün hastalıklarımızdan uzak kalmalarında bu beslenme tarzının katkısı hiç şüphesiz büyüktür. İçkileri için de aynı şeyleri söyleyeceğim: sudan başka içecek bilmezler, şarabın ve hayat-suyunun kokusu bile onlar için tiksindiricidir; tütünden, baharattan ve genel olarak her türlü sert şeyden nefret ederler.

Taiti halkı, birbirinden çok farklı ama aynı dili konuşan, aynı gelenekleri paylaşan ve herhangi bir ayrım olmaksızın birbirine karışmış halde yaşayan iki ırktan oluşmuştur. Daha kalabalık olan birincisinin erkekleri daha uzun boyludur: altı ayak boyunda ve daha uzun olanlarını görmek olağandır. Ben hiçbir zaman onlardan daha biçimli, daha orantılı insanlar görmedim; Herkules'i ya da Mars'ı çizmek için hiçbir yerde onlardan daha iyi model bulunmaz. Çizgileri Avrupalılardan hiç farklı değildir; eğer giyimli olsalar, açık havada ve güneşin altında daha az kalsalar bizim kadar beyaz olurlar. Saçları genelde siyahtır. İkinci ırk orta boyludur, saçları kıvırcık ve diken gibi serttir, rengi ve çizgileri zenci-beyaz melezlerinkinden az farklıdır. Bizimle gelen Taitili, her ne kadar babası bölge reisiyse de işte bu ikinci ırktandır; ama güzellik yönündeki eksiğini zekâsıyla kapatmaktadır.[*25]

Her iki ırktan erkekler sakallarının alt kısmını bırakmaktadır; ama bıyıkları ve yanaklarının üst tarafı tıraşlıdır. Sağ el orta parmağı dışında bütün parmaklarının tırnaklarını da uzatıyorlar. Birkaçı saçlarını çok kısa kesiyor, diğerleri uzatıyor ve sonra onları başlarının üstünde bağlıyorlar. Hepsinde, hem saçlarını hem de sakallarını hindistancevizi yağıyla yağlama alışkanlığı var. Sadece tek bir sakat adam gördüm, bir düşme sonucunda sakatlanmışa benziyordu. Başcerrahımız, birçoklarında çiçek hastalığı izleri gördüğünü söyledi. Daha önceden kapmış olduklarını sanmadığımdan öbür

hastalığı onlara bulaştırmamak için mümkün olan bütün önlemleri almıştım.[251]

Taitilileri çoğu zaman çıplak görürsünüz, üzerlerinde sadece mahrem yerlerini kapatan bir kuşak bulunur. Bununla birlikte, önde gelenleri, dizlerine kadar sarkıttıkları büyük bir dokuma parçasına sarınır. Bu, kadınların da tek giysisidir, ama bu basit giysiyi bir hoşluğa çevirecek biçimde sanatla düzenlemeyi bilirler. Taitili kadınlar, örtünmeksizin güneşe hiç çıkmadıkları için ve çiçeklerle süslü bir hasır şapka yüzlerini güneş ışınlarından koruduğundan erkeklerden çok daha beyazdır. Çizgileri oldukça incedir; ama onların ayırıcı özelliği, on beş yıllık bir işkenceyle[252] hatları hiç bozulmamış vücutlarının güzelliğidir.

Ayrıca, Avrupalı kadınlar yamaklarına allık sürerken, Taitili kadınlar böğürlerini ve kaba et kaslarını koyu bir maviyle boyarlar; bu hem bir süs hem de bir farklılık işaretidir. Erkekler de aynı modaya tabidirler. Bu silinmeyen çizgileri nasıl gövdelerine çiziyorlar bilmiyorum; bunu, Kanada yerlilerinde gördüğüm gibi, deriye bir iğne batırıp bazı bitkilerin özsuyunu zerk ederek yaptıklarını sanıyorum. Belirtmek gerekir ki, henüz doğal yaşam durumuna yakın bütün kavimlerde, her zaman bu vücut resmi alışkanlığına rastlanmıştır. Caesar, İngiltere'ye ilk ayak bastığında orada bu boyanma alışkanlığını görmüştür: *omnes vero Britanni se vitro inficiunt, quod cærulleum efficit colorem.*[253] Amerikalılar konusunda felsefi araştırmaların bilgin ve usta yazarı, bu yaygın alışkanlığın nedeni olarak, cehalet ülkelerinde düşünülemeyecek kadar çok bulunan zararlı böceklerin sokmasına karşı önlem alma ihtiyacını göstermektedir. Yukarda belirttiğimiz gibi orada bu katlanılmaz böceklerden uzak olunduğu için, bu neden Taiti'de yoktur. Öyleyse boyanma alışkanlığı, Paris'teki bir moda gibidir. Taiti'de hem erkeklerin hem de kadınların ortak bir başka alışkanlığı, kulakları delerek inciler ya da her türlü çiçekler takmalarıdır. İleri derecede temizlik bu sevimli halkı daha da güzelleştirir. Durmadan yıkanırlar, yıkanmadan birşey yemezler ve içmezler.

Halkın karakteri bize uysal ve iyiliksever göründü. Ülke her biri bağımsız bir efendinin yönetiminde küçük bölgelere ayrılmışsa da, adada hiçbir iç savaş, hiçbir özel kin varmış gibi görünmüyor. Taitililerin birbirleriyle ilişkilerinde varlığından hiç şüphelenmedikleri bir iyi niyetin hüküm sürmesi olasıdır. Kendileri olsalar da olmasalar da, gece gündüz evleri hep

açıktır. Herkes rastladığı ilk ağacın meyvesini toplar, girdiği eve götürür. Söylenenlere bakılırsa, yaşam için vazgeçilmez nitelikteki nesneler kimsenin malı değildir; hiçbir mülkiyet yoktur, her şey herkese aittir. Bize karşı becerikli hırsızdılar, ama en küçük bir tehdit karşısında kaçacak kadar da korkaktılar. Kaldı ki, reislerinin de bu hırsızlıkları onaylamadığını, hatta bizi, hırsızlık yapanları öldürmeye teşvik ettiklerini gördük. Ama Ereti kendisi, bize tavsiye ettiği bu hoşgörüsüzlüğe hiç başvurmuyordu. Biz ona herhangi bir hırsızlığı şikâyet ettiğimizde, bizzat kendisi koşarak adamı kovalıyordu; adam kaçıyordu ve eğer yakalanırsa, ki Ereti yorulmak bilmez bir koşucu olduğundan genelde sonuç bu oluyordu, suçluya uygulanan ceza birkaç sopa ve bir de çalınan malların iadesiyle sınırlı kalıyordu. Ben daha büyük cezaları bildiklerini de sanmıyorum, çünkü bizim adamlarımızdan birini prangaya vurduğumuzda gözle görülür biçimde üzülüyorlardı; ama ben sonradan hiçbir şüpheye yer bırakmayacak biçimde öğrendim ki, bizim ordularımızda yapıldığı gibi, hırsızları ağaca asma uygulamaları da var.

Bu insanlar hemen her zaman komşu adaların sakinleriyle savaştalar. Baskınlarda ve hatta deniz savaşlarında kullandıkları büyük piroglar gördük. Silah olarak yayları, sapanları ve çok sert bir tahtadan mızrakları var. Onlarda savaş zalimce yapılıyor. Aoturu'dan öğrendiğimize göre savaşlarda tutsak edilen erkekleri ve erkek çocukları öldürüyorlar; onların çene derilerini sakallarıyla beraber soyuyor ve bir zafer ödülü gibi taşıyorlar; galiplerin yataklarına almaktan geri durmadıkları kadınları ve kızları ise öldürmüyorlar. Aoturu da, Taitili bir reis ile Taiti'nin komşusu ve her zaman düşmanı *Oopoa Adası*'ndan tutsak bir kadının oğlu. Adada, insanlar arasında gözlediğimiz farklılıkları bu karışımla açıklıyorum. Öte yandan yaralarını nasıl sardıklarını bilmiyorum: cerrahlarımız kapanmış yara izlerini hayranlıkla incelediler.

Yönetim tarzları, küçük hükümdarların yetkilerinin sınırı, önde gelenlerle halk arasındaki ayrımın niteliği ve nihayet bu pek azla yetinen sağlam yapılı insanları birarada, aynı yetke altında tutan bağ konusunda anlayabildiklerimi bu başlığın sonunda inceleyeceğim. Burada şimdilik, nazik durumlarda bölge reisinin bir kurulun görüşünü almadan tek başına karar vermediğini belirtmekle yetineceğim. Bizim kamp kurmamız gündeme geldiğinde, kavmin önde gelenlerinin konuyu müzakere ettiklerini görmüştük. Bir de şunu eklemeliyim: herkes reise itirazsız boyun

eğmektedir; ayrıca önde gelenlerin de hizmetlerinde, üzerlerinde yetke kullandıkları insanlar bulunmaktadır.

Dinleri konusunda aydınlatıcı bilgi vermek çok zordur. Önce orada put sandığımız bazı ahşap heykeller görmüştük; ama onlara nasıl tapıyorlardı? Şahit olduğumuz tek dini tören ölülerle ilgili olandır. Cesetleri uzun süre, üzeri çatıyla örtülü bir tür sehpa üstüne yatırarak muhafaza ediyorlar. Cesetlerin yaydığı kokular, kadınların, günün bir bölümünde onların yanına gidip ağlamalarına ve sevdikleri varlıkların soğumuş kalıntılarını hindistancevizi yağıyla ovmalarına engel olmuyor. Aralarından bizi tanıyan bazı kadınlar kimi zaman bize ölülerin ruhlarına ayrılmış bu yere yaklaşmamıza razı oldular: *Emoe* (uyuyor) diyorlardı. Geriye sadece iskelet kaldığında onu eve taşıyorlar, orada ne zamana kadar muhafaza ettiklerini bilmiyorum. Ancak gözümle gördüğüm için bildiğim şu: halk arasında saygı gören biri gelip kutsal görevini yerine getirecek olursa, mutlaka çok özenli biçimde süslenmiş oluyor.

Din konusunda biz Aoturu'ya çok soru sorduk ve yurttaşlarının genelde ileri ölçüde boşinançlı olduklarını, rahiplerin korkutucu bir yetkeye sahip bulunduklarını, hiçbir maddi imgeyle temsil edilmeyen *Erit-Era*, (Güneşin ya da Işığın Kralı) adındaki bir üstün varlığın dışında, kimi iyilik kimi kötülük kaynağı çok sayıda kutsal varlığı kabul ettiklerini; bu kutsal varlık ya da ruhlara *Eatua* dendiğini, yaşamın her önemli olayına bir iyi bir de kötü ruh yüklediklerini ve onları başarı ya da felaketin nedeni olarak gördüklerini öğrendik. Kesinlikle anladığımız bir husus şudur: Ay, *Malama Tamai* (savaş durumundaki Ay) dedikleri bir görünüm kazandığında –biz, bu görünümü betimlememize olanak verecek ayırıcı nitelik göremedik– insan kurban ediyorlar. Bütün görenekleri arasında beni en çok şaşırtan aksıranlara yönelttikleri dilektir: onlara *Evarua-t-eatua* (iyi eatua seni uyandırsın ya da kötü eatua seni uyutmasın) diyorlar. İşte, eski kıtanın uluslarıyla bir ortak kökenin kanıtı niteliğindeki izler. Ama özellikle halkların dini incelenirken kuşkuculuk yararlıdır; çünkü başka hiçbir alanda, bir sanı, bu kadar kolayca bir kanıt yerine konulmaz.

Çokeşlilik bu toplumda, en azından önde gelenlerde yaygın görünüyor. Tek tutkuları aşk olduğundan, zenginlerin en büyük ayrıcalığı kadınlarının sayısıdır. Ana ve baba çocuklarla eşit biçimde ilgilenir. Erkeklerin sadece avcılık ve balıkçılıkla uğraşıp, zorlu ev işlerini ve tarımı zayıf cinse

bırakmaları gibi bir uygulama Taiti'de yoktur. Burada kadınlar da tatlı bir tembelliği paylaşır ve güzel görünmek için gösterilen çaba en önemli işleridir. Evlilik bir medeni sözleşme midir, yoksa dinle mi kutsanır, boşanmak mümkün müdür, değil midir kesin bir şey söyleyemeyeceğim. Ne olursa olsun kadınlar, kocalarına tam bağlılıkla yükümlüdürler: eşin onayı olmaksızın gerçekleşecek bir sadakatsizliği kanlarıyla öderler. Ama eşin onayını almak da pek zor değildir ve kıskançlık burada öylesine bilinmeyen bir duygudur ki, genelde kadını kendisini vermeye önce kocası iter. Bu konuda bir kız hiçbir sıkıntı duymaz; her şey onu, kalbinin eğilimini ya da duyularının yasasını izlemeye çağırır ve izleyenlerin alkışları kendini verişini onurlandırır. Çok sayıda geçici âşığı olması, sonradan onun bir koca bulmasını engeller gibi görünmüyor. Öyleyse neden direnin iklimin etkisine, örneklerin baştan çıkarıcılığına? Solunan hava, şarkılar, hemen her zaman şehvetli tavırlarla sürdürülen danslar, her şey her an aşkın hazlarını çağrıştırır, aşka çağırır. Bir tür davulun sesine uyarak dans ederler ve şarkı söylediklerinde sese, üç dört delikli, sesi çok tatlı bir kavalla eşlik ederler; daha önce de söylediğimiz gibi, kavalı burundan üflerler. Ayrıca hem alıştırma hem de oyun niteliğindeki bir tür güreşleri de vardır.

Böylece sürekli haz içinde yaşama alışkanlığı Taitililerde, aylaklığın ve neşenin eseri bu tatlı eğlenceye yönelik belirgin bir eğilim yaratmıştır. Bundan ötürü karakterlerine eklenen hafiflik de bizi her zaman şaşkınlığa düşürmüştür. Her şey onların dikkatini çeker ama hiçbir şey onları oyalamaz; sunduğumuz yeni nesnelerin hiçbiri onların ilgisini iki dakikadan daha uzun bir süre çekmemiştir. Öyle görünüyor ki en küçük düşünme gayreti onlar için katlanılmaz bir çabadır ve bedensel yorgunluğa kıyasla zihinsel yorgunluktan daha çok kaçınırlar.

Ama onlarda bir zekâ eksikliği olduğunu ileri sürecek değilim. Ülkedeki bolluğa ve iklimin güzelliğine rağmen üretilmesi gereken birkaç şeyde gösterdikleri beceri ve ustalık böyle bir savı yalanlar. Balıkçılık araçlarının yapımında görülen sanat insanı şaşırtır; iğneleri sanki bizim araçlarımızın yardımıyla üretilmiş kadar incelikle çalışılmıştır; ağları bizimkilerin aynıdır ve *pite*[254] liflerinden örülmüştür. Geniş evlerinin çatkılarını ve onları örten latanya yapraklarının dizilişini hayranlıkla izledik.

Pirogları iki türlüdür; bir bölümü küçük ve az işlidir, içi oyulmuş tek bir ağaç gövdesinden yapılmıştır; diğerleriyse çok daha büyüktür ve sanatla

işlenmiştir. Birincilerde olduğu gibi bir ağaç gövdesi, pirogun başından, uzunluğunun yaklaşık üçte ikisine kadar teknesinin dip tarafını oluşturur; ikinci bir ağaç, kavisli ve hayli yüksek arka tarafını oluşturur, öyle ki pupasının ucu sudan beş altı ayak yükselir; bu iki parça uç uca bir çember yayı biçiminde birleştirilmiştir. Bu birleştirme için çivileri olmadığından her iki parçanın uçlarında delikler açmakta ve bunların içinden, sağlam ağaç bağları oluşturan hindistancevizi liflerinden örgüler geçirmektedirler. Pirogun yanları, yaklaşık bir ayak genişliğinde borda kaplamalarıyla yükseltilmiştir; bunlar teknenin alt tarafına ve birbirlerine, öncekilere benzeyen ağaç bağlarıyla dikilmiştir. Dikiş yerlerini hindistancevizi lifleriyle doldurmakta ve bu kalafatın üzerine hiçbir sıva çekmemektedirler. Kayığın ön tarafını örten ve beş altı ayak uzunluğunda bir çıkıntı oluşturan bir ahşap levha, denizin çok dalgalı olduğu zamanlarda onun bütünüyle suya batmasını engellemektedir. Bu hafif tekneleri alabora olmaktan kurtarmak üzere, kenarlarından birine bir denge çubuğu takmaktadırlar. Denge çubuğu her biri dört beş ayak uzunluğunda ve bir uçları pirogun bordasına bağlanmış iki atma kirişin taşıdığı oldukça uzun bir tahta parçasından ibarettir. Eğer tekne yelkenle seyrediyorsa o zaman denge çubuğunun öbür tarafında bir levha uzatılmaktadır. Bu, direği destekleyen bir halatın bağlanması ve ucuna bir adam ya da bir ağırlık yerleştirilmesiyle, pirogun daha az oynak hale getirilmesine yaramaktadır.

Ama asıl sanatları asıl, bu tekneleri, kendilerini ilişkide oldukları diğer adalara ulaştırabilecek niteliğe kavuşturmakta kullandıkları yordamda ortaya çıkmaktadır; bu seyir sırasında yıldızlardan başka kılavuzları da yoktur. İki büyük pirogu, her iki teknenin bordasına sıkıca bağlanmış atma kirişlerle, birbirlerine yaklaşık dört ayak uzaklıkta, yan yana bağlarlar. Böylece birleştirilmiş iki geminin arka taraflarının üzerine, çatkısı çok hafif ve kamışlardan yapılma damla örtülü bir köşk yerleştirirler. Bu mekân, onları güneşten ve yağmurdan koruduğu gibi, yiyeceklerini kuru biçimde saklayabilecekleri bir yer de sağlar. Bu çifte piroglar hem çok sayıda insan taşır, hem de alabora olma tehlikesinden uzaktır. Her zaman reisler tarafından kullanıldığını gördüğümüz piroglar işte bunlardır; bunlar da diğer basit piroglar gibi kürek ve yelkenle hareket eder: yelkenler, kamıştan yapılma ve açılarından biri yuvarlatılmış dört köşe bir çerçeve üzerine gerilen hasır örgüden oluşur.

Bütün bu işler için Taitililerin sahip oldukları tek alet, içe doğru kavisli kesici ucu çok sert taştan yapılmış bir keserdir. Bu, bizim dülgerlerimizin keseriyle tamamıyla aynı biçimdedir ve onu büyük bir beceri ile kullanırlar. Ahşabı delmek için, çok sivri deniz kabuklarından yararlanırlar.

Giysilerinde kullandıkları kumaşların üretimi, önemli zanaatlarından biridir. Herkesin evinin çevresinde yetiştirdiği bir çalının kabuklarından üretirler. Birbirleriyle dik açı oluşturan dört kenarı farklı genişlikte yivlerle çizili sert bir tahta parçasıyla, bu kabukları çok düz bir levha üzerinde döverler. Döverken üstüne biraz da su serperler ve böylece çok muntazam ve çok ince, kâğıda benzer ama ondan çok daha esnek ve daha zor yırtılır bir doku meydana getirirler. Bunu çok geniş yaparlar. Değişik kalınlıklarda birçok türde, ama hepsini aynı malzemeyle üretirler; hangi yöntemle boyadıklarınıysa bilmiyorum.

Bu başlığı, Aoturu'yu kendi iradesi dışında, şüphesiz bu kadar uzayacağını düşünmediği bir yolculuğa çıkararak onun iyi niyetini kötüye kullandığım yolundaki savlara karşı kendimi savunarak –evet savunarak, çünkü beni bu sözcüğü kullanmaya zorluyorlar– ve benimle birlikte yaptığı yolculuk sırasında ülkesi hakkında bana verdiği bilgileri aktararak bitireceğim.

Bu adalının bizim peşimizden gelme isteği hiç de muğlak değildi. Taiti'ye varışımızın ilk günlerinden başlayarak, bize bu niyetini en açık biçimde gösterdi ve onun yurttaşları da bu girişimi alkışlıyor görünüyordu. Bilinmeyen denizlerde yol almak zorunda bulunan ve yaşamımızın bağlı olduğu taze besinler ve yardımlar için karşılaşacağımız halkların insanlık duygularından başka hiçbir güvencesi olmayan bizler için, bu denizin en önemli adalarından birinden bir insanın bizimle olması çok önemliydi. Komşularıyla aynı dili konuşuyor olduğunu, aynı göreneklere uyduğunu; ve karşılaşacağımız halklar nezdindeki itibarının, onun yurttaşlarına ve bizzat kendisine davranışlarımızı ayrıntısıyla anlattığında bizim lehimize olacağını düşünmemeli miydik? Kaldı ki, vatanımızın, yeryüzünün en güzel yörelerinden birinde yerleşik güçlü bir halkla birleşmekten yarar sağlamayı düşündüğünü varsayarsak, bu ittifakı sağlamlaştırmakta, bizim ülkemizde kendisine iyi davranılmış ve onlara yararlı bilgilerle donatılmış yurttaşlarını geri göndermek suretiyle bu halkta yaratacağımız sonsuz şükran duygularından daha iyi bir bağlayıcı olabilir mi? Tanrı, bizi yönlendiren

gereksinim ve gayretlerin, cesur Aoturu için kötü sonuçlar verdiğini göstermesin!

Onun Paris'te geçireceği günlerin hem keyifli hem de yararlı olması için ne paradan ne de gayretten kaçındım. Kaldığı on bir ay boyunca hiçbir sıkıntı belirtisi göstermedi. Onu görme arzusu herkeste çok şiddetliydi; ama bu verimsiz merak, doğuştan alaycı, başkentin dışına adımını atmamış, hiçbir şeyi derinlemesine düşünemeyen ve her türlü hatalar içinde her şeye sadece önyargılı bakan ama gene de katı ve kesin sonuçlara ulaşan adamları yanlış düşüncelere vardırmaktan başka bir şeye yaramadı. Örneğin birileri bana, nasıl olur da bu adamın ülkesinde Fransızca, İngilizce ya da İspanyolca konuşulmaz diye soruyordu. Ne yanıt verebilirdim? Ama böyle bir soru karşısında beni dilsiz kılan şaşkınlığım değildi. Ona alışmıştım. Geri döndüğümde, eğitimli sayılanların bile birçoğunun, Çin'e uğramadığım için Dünya'nın çevresini dönmediğimi iddia ettiklerini biliyordum. Başkaları, bilmiş Aristarkhoslar,[255] zavallı adalı hakkında, Fransızlarla birlikte iki yıl yaşamış olmasına rağmen sadece birkaç sözcük öğrenebilmiş olmasından ötürü pek kötü bir izlenime sahip olup, onu yaymaktaydılar. "Her gün, Paris'te sadece bir yıl kalıp Fransızcayı öğrenebilen İtalyanlar, İngilizler, Almanlar görmüyor muyuz?" diye soruyorlardı. Belki de onlara, bazı haklı temellere dayanarak bu adalının, bizim dilimizi öğrenmesinde, organının yarattığı engel dışında –bu engel aşağıda ayrıntılarıyla anlatılacaktır– en az otuz yaşında olduğunu, belleğinin hiçbir zaman hiçbir öğrenimle geliştirilmediğini, zihnininse hiçbir gayrete alıştırılmadığını; gerçekten bir İtalyan bir İngiliz ya da bir Almanın bir yılda Fransızcayı az çok öğrenebileceğini; ama bu yabancıların bizimkinin aynı bir dilbilgisine, bizimkilerle aynı ve her biri Fransızcada olduğu gibi kendi dillerinde de birer sözcükle dile getirilen maddi, manevi, siyasal, toplumsal kavramlara sahip olduklarını; dolayısıyla çocukluktan beri alıştırılmış bellekleri için sadece bir çeviri çabasının yeterli olacağını söyleyerek yanıt verebilirdim. Oysa Taitili, bir yandan içinde yetiştiği o basit ve sınırlı topluma ilişkin pek az sayıda kavramı tanımakta, diğer yandan mümkün olan en az sayıya indirgenmiş gereksinimler duymaktadır; böyle olunca bedeni kadar tembel zihninde ilkin, bir ön bilgiler dünyası yaratması ve sonra onlarla, dilimizde onları ifade eden sözcükleri birleştirmesi gerekmektedir. İşte belki bütün bunları söyleyebilirdim; ama bu ayrıntıları belirtmek için birkaç dakika gerekmekteydi ve hep fark ettim ki soru yağmuru altında ezilip, onları

yanıtlamaya çalışırken, sorularıyla beni onurlandıran kişiler çoktan yanımdan uzaklaşmış oluyorlardı. Öğrenmek isteyen meraklılar olarak değil de, hüküm vermeye hazırlanan yargıçlar gibi soru soranlarla karşılaşmak bütün başkentlerde pek olağandır: dolayısıyla yanıtı ister duysunlar ister duymasınlar onlar gene de hüküm verirler.

Gelin görün ki, her ne kadar Aoturu bizim dilimizi birkaç kelimeyle ancak yarım yamalak konuşsa da, her gün tek başına dışarı çıkıyor, kenti dolaşıyor ve hiçbir zaman kaybolmuyordu. Çoğu zaman alışveriş de yapıyor ve hiçbir zaman hiçbir nesneye değerinden fazla para ödemiyordu. Bizim seyirliklerimizden onun hoşuna giden sadece operaydı; çünkü dansı tutku ölçüsünde seviyordu. Temsil günlerini çok iyi biliyordu, tek başına gidiyor, herkes gibi kapıda parasını ödüyordu, en sevdiği yerler geçit yanlarıydı. Onu görmek istemiş olan çok sayıda insan arasında, kendisine iyiliği dokunmuş olanları hep ayırmıştır ve şükran dolu kalbi onları hiçbir zaman unutmamıştır. Kendisine çok iyilik yapan ve özel olarak ilgi ve dostluk gösteren Bayan Choiseul Düşesi'ne[256] özellikle bağlıydı; hediyelerden çok bu türlü ilgi ve dostluğa duyarlıydı. O nedenle, Paris'te bulunduğu haberini aldığı her seferinde, kendiliğinden, bu cömert iyilikseveri görmeye giderdi.

1770 yılının Mart ayında yola çıktı ve La Rochelle'de, kendisini Fransa Adası'na[257] götürecek olan *Le Brisson* gemisine bindi. Bu yolculukta, aynı gemiyle yolculuk eden ve geminin kısmi donatanı olan bir tüccarın ilgisine emanet edilmişti. Bakanlık, Fransa Adası'nın valisine ve kral temsilcisine Aoturu'nun oradan da adasına gönderilmesi emrini verdi. Ben de oraya varmak için izlenmesi gereken rota konusunda çok ayrıntılı bir muhtıra sundum ve bu sefere çıkacak geminin donatımı için otuz altı bin frank verdim (bu varlığımın üçte biridir). Bayan Choiseul Düşesi insanseverliğini Taiti'ye çok sayıda en gerekli aletler, tahıl tohumları, hayvanlar götürmek üzere bir miktar para ayırarak gösterdi; İspanya kralı, bu gemiye gerektiği takdirde Filipinler'e uğrama iznini verme lütfunda bulundu. Dilerim Aoturu yakında yurttaşlarına yeniden kavuşur. Onunla yaptığım konuşmalardan anladığım kadarıyla ülkesinin geleneklerini anlatacağım.

Daha önce de söyledim, Taitililer, hiçbir yapma tasvirle temsil edilemeyecek bir Yüksek Varlık'a ve ahşap heykellerle temsil edilen, Amyot'nun deyişiyle *iki meslekten*, ikincil kutsal varlıklara inanıyorlar. Gün doğarken ve batarken dua ediyorlar; ama kötü ruhların etkisinden korunmak

için çok sayıda boşinanç temelli tapınmaları da var. Paris'te 1769 yılında görülen ve Aoturu'nun pek güzel fark ettiği kuyruklu yıldız bana, Taitililerin, onun deyişiyle çok sayıda ay geçtikten sonra yeniden ortaya çıkan bu gökcisimlerini bildiğini öğretti. Kuyruklu yıldızlara *evetu eave* adını veriyorlar, ve görünmeleri ile herhangi bir kötü olay arasında ilişki kurmuyorlar. Ama burada insanların kayan yıldız sandıkları meteorlar için aynı şey söylenemez. Taitililer bunlara *epao* adını veriyor ve birer kötü ruh, *eatua toa* olduklarına inanıyorlar.

Ayrıca bu halkın eğitimlileri, bizim gazetelerin iddia ettikleri gibi astronom olmasalar da, en göze çarpan takımyıldızlara ad vermişlerdir; onların günlük hareketlerini bilirler ve açık denizde bir adadan diğerine gitmek için onlardan yararlanırlar. Kimi zaman üç yüz fersahlık bu seyirler sırasında hiçbir kara görünmez. Onların pusulası gündüzleri güneşin gökyüzündeki hareketi, dönenceler arasında hemen her zaman açık olan geceleriyse yıldızların konumudur.

Aoturu, bana birçok adadan söz etti; bunlardan kimileri Taiti'yle bağdaşık kimileriyse onunla sürekli savaş halindeydi. Dost adalar *Aimeo, Maorua, Aka*, *Umayitia* ve *Tapua-masu* idi. *Papara*, *Aiatea, Otaa*, *Tumaraa*, *Oopoa* ise düşman adalardı. Bu adalar Taiti kadar büyüktüler. İncisi çok bol *Pare Adası*'ysa kimi zaman onun bağdaşığı kimi zaman da düşmanıydı. *Enua-motu* ve *Tupai*, insan yaşamayan iki küçük adaydı ve her tarafı meyve ağaçlarıyla doluydu, domuzlar ve kanatlılar çoktu, balık ve kaplumbağa da pek boldu; ama halk bu adaların cinlerin yurdu olduğuna inanıyordu; burası onlara aitti ve talihsizlik sonucu ya da meraktan bu adalara giden teknelerin sonu kötüydü. Orada karaya çıkan hemen herkesin canına mal olurdu. Bu adalar Taiti'ye değişik uzaklıktaydı. Aoturu'nun bana sözünü ettiği en uzak yol on beş gün sürerdi. Hiç şüphe yok, bizimle gelme kararını verirken, vatanımızın uzaklığını da aşağı yukarı o kadar sanıyordu.

Yukarıda, Taitililerin, gıpta edilecek bir mutluluk içinde yaşıyor göründüklerini söylemiştim. Biz, onların kendi aralarında hemen hemen eşit olduklarını ya da en azından, sadece herkesin mutluluğu gözetilerek konulmuş kurallarla sınırlanmış bir özgürlük içinde yaşadıklarını sanmıştık. Aldanmışım; Taiti'de sınıf ayrımı çok katıdır ve arada zalimce farklar vardır.[258] Kralların ve önde gelenlerin, uşakları ve esirleri üzerinde yaşatma ya da öldürme hakları vardır; hatta sanıyorum ki, değersiz adamlar,

Tata-einou adını verdikleri halktan insanlar üzerinde de bu barbar hakkı kullanmaktadırlar; şu kesin ki, insan kurban etmek gerektiğinde kurbanlar hep bu talihsiz sınıftan seçilmektedir. Et ve balık sadece önde gelenlerin sofralarında bulunur; halk sadece sebze ve meyveyle beslenir. Geceleyin aydınlatma biçimi bile sıradüzen farkını yansıtır ve önde gelenler için yanan odun türü, halkın kullanmasına izin verilen odunla bir değildir. Sadece krallar, evlerinin önüne bizim *salkım söğüt* ya da *büyük efendinin ağacı* adını verdiğimiz ağacı dikebilirler. Bu ağacın dallarını eğerek ve toprağa saplayarak, gölgesinin düşeceği yeri ve genişliğini düzenlemenin mümkün olduğu bilinir; Taiti'de bu gölgelikler kralların yemek odasıdır.

Efendilerin uşaklarının özel giysileri vardır ve konumunun yüksekliğine göre uşaklar gövdelerine doladıkları kumaşları daha üstten ya da daha alttan bağlarlar. Bu kuşak, reislerin uşaklarında, hemen koltuk altından sarkıtılır, soylular sınıfının en altındakinin uşağında ise ancak böbrekler düzeyindedir. Olağan yemek vakti, güneşin meridyenden geçtiği anla, battığı andır. Erkekler kadınlarla birlikte yemek yemezler, kadınlar sadece uşakların hazırladığı yemekleri sunarlar.

Taiti'de, *eeva* denen yas düzenli olarak tutulur. Kralların yasını bütün ulus tutar. Babaların yası çok uzun sürer. Kadınlar kocalarının yasını tutar ama erkekler kadınlarınınkini tutmaz. Yas simgeleri, rengi ölümle ilişkilendirilmiş tüylerden yapılma bir başlık taşımak ve yüzü bir yaşmakla örtmektir. Yaslı insanlar evlerinden çıkacak olduklarında, önleri sıra, belli bir usule göre kastanyet vuran birçok tutsak yürür; çıkardıkları ölümü çağrıştıran bu ses, ya yaslı insanlara duyulan saygıdan ya da onların yaklaşmasını talihsiz ve kötü bir işaret olarak gördüklerinden, herkesin bir kenara çekilmesine imkân verir. Ne var ki, her yerde olduğu gibi Taiti'de de en saygıdeğer görenekler kötüye kullanılabilmektedir. Aoturu bana, bu yas gereçlerinin, kocaları herhalde pek hoşgörülü olmayan kadınlar için bazı buluşmalara zemin hazırladığını söyledi. Bu kastanyetler herkesi uzaklaştırmakta, yüzü örten bu yaşmak, âşıklara gizlilik ve cezasız kalma olanağı sağlamaktadır.

Biraz ciddi bir hastalık söz konusuysa eğer, bütün yakın akrabalar hastanın evinde bir araya gelirler. Tehlike devam ettiği sürece orada yer içer ve uyurlar; her biri sırayla ona bakar ve başında bekler. Ayrıca kanatma uygulamaları da vardır; ama bacaktan ya da koldan değil. Bir *taua* yani bir

hekim ya da alt rütbeden bir papaz, kesici bir tahta parçasıyla hastanın kafasına vuruyor, böylelikle bizim sagittal adını verdiğimiz damarı[259] açıyor; ve yeterince kan aktıktan sonra, bir şeritle yarayı sıkıca bastıracak şekilde kafasını bağlıyor; ertesi gün yarayı suyla yıkıyor.

İşte, bu ilginç ülkenin gelenekleri konusunda, hem orada yerinde, hem de sonradan Aoturu'yla konuşmalarım sırasında öğrendiklerim bunlar. Bu kitabın sonunda, derlediğim Taitice sözcük dağarcığı yer almaktadır. Bu adaya vardığımızda, adalıların konuşmalarında geçen bazı sözcüklerin, *Hindistancevizi Adası Sözcük Dağarcığı* başlığı altında Le Maire'in yolculuk anlatısının sonuna eklenen sözlükte bulunduğunu fark etmiştik. Le Maire ve Schooten'in tahminlerine bakarsak, bu adalar gerçekten Taiti'ye pek uzak olmamalıdır; belki de Aoturu'nun saydığı adalardandır. Taiti dili, yumuşak, ahenkli ve telaffuzu kolay bir dildir. Sözcükler hemen sadece soluksuz seslilerden oluşmuştur; sessiz, sert ya da genizden çıkan hiçbir hece yoktur; bazı dilleri o denli güçleştiren yığınla sessiz de, eklemlenme de yoktur. Bu nedenle bizim Taitilimiz tabii ki Fransızcayı telaffuz edemezdi. Bizim dilimizin yeterince müzikal olmadığı görüşüne yol açan aynı nedenler, onun organları için bunu olanaksız kılıyordu. İspanyolca ya da İtalyancanın telaffuzunda daha başarılı olurdu.

Doğuştan sağır-dilsizlere konuşmayı ve sözcükleri eklemlemeyi öğretmekteki yeteneğiyle ün kazanmış Bay Pereire, Aoturu'yu birçok defa dikkatle inceledi ve fiziki olarak sessizlerimizden birçoğunu ve genizsi sessizlerimizden de hiçbirini telaffuz edemeyeceğini kabul etti. Bay Pereire'in bu konuda bana verme lütfunda bulunduğu muhtıra da, Taiti sözcük dağarcığının devamına eklenmiştir.

Ayrıca bu adada konuşulan dilin olanakları geniştir; bunu Aoturu'nun, yolculuk boyunca dikkatini çeken her şeyi tartılı mısralara dökmüş olmasından çıkartıyorum. Doğaçlama bir tür *recitativo obligato* söyler gibiydi. İşte onun vakayinamesi buydu ve bize öyle geldi ki onun dili, her biri kendisi için yeni birçok nesneyi anlatmaya yeterli deyimler içeriyordu. Kaldı ki kendisini her gün bizim henüz bilmediğimiz yeni sözcükler telaffuz eder gördük; ayrıca bir de krallar duası dediği uzun bir dua okurdu; bu duayı oluşturan bütün sözcükler içinde ben on tanesini bile bilmem.

Aoturu'dan, bizim onun adasına varışımızdan yaklaşık sekiz ay kadar önce bir İngiliz gemisinin oraya uğradığını öğrendim. Bu Bay Wallas'ın

komuta ettiği gemidir. Bu adaları keşfetmemize yol açan aynı talih, biz La Plata Irmağı'ndayken, oraya İngilizleri de götürmüştür. Orada bir ay kalmışlar ve gemiyi kaçırma hayali kuran adalıların onlara karşı giriştiği tek bir saldırı dışında, her şey dostça geçmiştir. İşte Taitililerin hem demiri tanımalarının hem de ona İngilizce *ayrın* biçiminde telaffuz edilen *iron*, *demir* sözcüğünün sesine hayli benzeyen *auri* adını vermelerinin açıklaması. Ama Taitililer, demir konusundaki bilgilerinin yanı sıra, onlarda yaygınlaşmış gördüğümüz cinsel yolla bulaşan hastalıkları da İngilizlere mi borçlular, bilemiyorum.

O tarihten sonra İngilizler *Otahitee* adını verdikleri Taiti'ye bir yolculuk daha yapmışlardır. Orada 4 Haziran 1769 tarihinde Venüs'ün geçişini gözlemişler ve adada üç ay kalmışlardır. Bu yolculuğa ilişkin anlatıyı yayınlamış bulunduklarından ve bu anlatı burada kamuya sunulmak üzere Fransızcaya çevrilmekte olduğundan, o metinde bu ada ve halkı konusunda yazdıklarının ayrıntılarına girmeyeceğim. Sadece, bizim orada İspanyol bayrağı çekerek kalmış olduğumuzu yazmakla yalan söylediklerini belirteceğim: kendi bayrağımızı saklamak için hiçbir neden yoktu. Öte yandan, aslında Bay Wallas'ın mürettebatı tarafından oraya taşınmış olmasından bizim çok daha haklı biçimde kuşku duyabileceğimiz hastalığı, zavallı Taitililere bizim bulaştırdığımızı da aynı biçimde dayanaktan yoksun olarak ileri sürmektedirler. İngilizler oradan iki adalıyı yanlarına almışlardı. İkisi de yolda öldü.[260]

DÖRDÜNCÜ BAŞLIK

Taiti'den ayrılış; yeni adaların keşfi; Büyük Kykladlar'dan[261] *çıkışa kadar seyir.*

Taiti'de kalışımız sırasında, iyiliklerle kötülüklerin nasıl iç içe geçtiğini gördük; endişe ve tehlike son ana kadar peşimizi bırakmadı, ama bu ülke bize göre, kusurlarıyla birlikte sevdiğimiz bir dosttu. 16 Nisan'da, sabah saat sekizde Taiti'nin kuzey ucunun kuzeydoğu-kerte-kuzeyinde, yaklaşık on fersah uzağındaydık ve orasını hareket noktası olarak aldım. Saat onda rüzgâr altında bir kara gördük, sanki üç adadan oluşuyor gibiydi, Taiti'nin ucu da henüz görünmekteydi. Öğleyin, üç ada sandığımız karanın aslında tek bir ada olduğunu kesin biçimde belirledik; uzaktan bakıldığında adadaki zirveler bize ayrı adalarmış gibi görünmüştü. Bu yeni karanın ardında, daha uzakta bir başka ada görür gibi olduk. Ada, vasat yükseklikte ve ağaçlarla kaplı; denizde onu, sekiz-on fersah uzaktan görmek mümkün. Aoturu ona *Oumaitia*[262] diyor. Bize burada, kendi ulusunun dostu olan bir ulusun yaşadığını, oraya birçok defa gittiğini, orada bir sevgilisi olduğunu, ve Taiti'de bulduğumuz gıda maddelerini ve ağırlamayı orada da bulabileceğimizi tereddüde yer bırakmaksızın anlattı.

Gün ilerlerken Oumaitia'yı gözden kaybettik ve ben rotamı, Amiral Roggewin'in başına gelen felaketler nedeniyle uzak durmak istediğim *Sakıncalı Adalar*'ın yakınına düşmeyecek biçimde yönlendirdim. İki gün sonra, Pasifik Okyanusu'ndaki ada halklarının, arada uzun mesafeler olsa da birbirleriyle iletişim içinde olduklarının, tartışma götürmez bir kanıtına ulaştık. Bulutsuz gökyüzünün maviliğinde yıldızlar ışıldamaktaydı; Aoturu, yıldızları dikkatle uzun uzun gözledikten sonra, bize Orion'un omzundaki parlak yıldızı işaret etti ve rotamızın ona yöneltilmesi gerektiğini, iki gün içinde bildiği ve dostlarının yaşadığı bolluk içindeki bir karaya ulaşacağımızı söyledi; hatta jestlerinden orada bir çocuğu olduğunu düşündük. Geminin rotasını değiştirmeyince, orada hindistancevizleri, muzlar, tavuklar, domuzlar ve özellikle, anlatım yeterliği pek yüksek hareketlerle çok uyumlu olduklarını belirttiği kadınlar bulacağımızı defalarca tekrarladı. Bu gerekçelerin beni, yolumu değiştirmeye razı etmediğini görmekten bıkınca, önceden nasıl kullanıldığını izlediği dümen

dolabına koşup onu tuttu ve dümenciye rağmen, geminin yönünü gösterdiği yıldıza doğru döndürmeyi denedi. Kendisini sakinleştirmekte hayli zorlandık; isteğinin reddi onu çok kederlendirdi. Ertesi gün, güneş doğar doğmaz, direğin tepesine tırmanıp bütün sabahı, oradan bizi götürmek istediği toprakların bulunduğu yöne, sanki onları görme umudu varmış gibi bakarak geçirdi. Ayrıca önceki akşam, kendisine gösterdiğimiz parlak yıldızların büyük bir bölümünün kendi dilindeki adlarını hiç duraksamadan söylemişti; o zamandan beri, ayın evrelerini ve denizde hava değişikliği konusunda çoğu zaman bir uyarı niteliğindeki değişik kestirimleri bildiğine eminiz. Bize güzelce anlattığı görüşlerinden biri, Ay'ın ve Güneş'in meskûn olduğuna inandıklarıydı. Dünyaların birden çok olduğunu hangi Fontenelle[263] onlara anlatmış olabilir?

Nisan ayının sonraki bölümünde, havalar çok güzel geçti ama pek az rüzgâr vardı ve doğu rüzgârı güneyden çok kuzeye dönük gibiydi. 26'yı 27'ye bağlayan gece, Fransa kıyısı alaylımız birdenbire beyin kanamasından öldü. Bu alaylılara *kıyı kılavuzu* denir ve kralın bütün gemilerinde böyle bir Fransa kıyıları alaylı kılavuzu bulunur. Bunlar mürettebat içinde *kılavuz, yardımcı kılavuz* ya da *acemi kılavuz* adı verilenlerden farklıdır. Bu kıyı kılavuzlarının gemilerimizdeki işlevleriyle ilgili olarak dış çevrelerdeki yaygın görüşler gerçeğe pek uymaz. Rotayı onlar tayin ediyor sanılır ve böylece körlere bir tür baston görevi yaptıkları düşünülür. Hâlâ bazı ülkelerde gemiyi yönlendirme işi, yani seyir sanatının özü bu astlara emanet ediliyor mu bilemem. Bizim gemilerimizde kılavuzların işlevi, sadece kaptanın saptayacağı rotayı dümencinin tam olarak izleyip izlemediğini denetlemekten, rüzgârların niteliğinin ya da kaptanın emrinin sonucu yapılan her değişikliği kaydetmekten ve işaretlere dikkat etmekten ibarettir; kaldı ki bu ayrıntılarla ilgilenirken de vardiya subayının gözetimi altındadır. Şurası bir gerçek ki, kralın bahriyesindeki subaylar, seyir yasalarını tam olarak öğrenmek için gerekenden çok daha derin bir geometri bilgisiyle okullarından mezun oluyorlar. Gerçek anlamda kılavuz sınıfındakiler ayrıca, rota pusulası ve gözlem, parakete ve iskandil savloları, ışıklar, sancaklar vb. gibi konuları da öğrenirler ve bütün bu ayrıntıların esas olarak kesinlik gerektirdiği de görülüyor. İşte bu yolculuk sırasında benim birinci kılavuzum yirmi yaşında bir gençti; ikinci kılavuzum da aynı yaştaydı, kılavuz yardımcıları ise ilk seyir deneyimini yaşıyorlardı.

Konum tahminim bu ay içinde iki kez Bay Vernon'un astronomik gözlemleriyle karşılaştırıldı; ilkinde Taiti'de, 13' 10" farklı çıktı ve ben daha batıdaydım; ikincisinde ayın 27'sinde öğle vakti yapılan gözlemle farkımız 1° 13' 37" idi ve ben daha doğuda kalmıştım. Bu ay içinde keşfedilen değişik adalar, bu muazzam okyanusun ikinci adalar öbeğini meydana getiriyor. Oraya *Bourbon Takımadaları* adını verdim.[*26]

3 Mayıs'ta, neredeyse gün doğarken, kuzeybatı yönünde on-on iki fersah uzaklıkta bir başka ada keşfettik. Rüzgâr kuzeydoğudan esiyordu ve açınsama amacıyla gemiyi bu karanın çok yüksek görünen kuzey ucuna yönlendirdim. Aoturu'nun deniz bilgisi artık buraları kapsamıyordu çünkü bu karayı gördüğünde ilk aklına gelen buranın bizim vatanımız olduğuydu. Gün içinde birkaç rüzgâr patlaması meydana geldi, sonra hava sakinleşti, onu yağmur ve bu denizde en küçük bir kara parçasına yaklaşıldığında duyulan batıdan esen hafif rüzgâr izledi. Günbatımından önce, biri diğer ikisinden çok daha büyük üç ada gördük. Ay ışığıyla aydınlanmış gece süresince de karayı görmeye devam ettik; gün doğunca ona yöneldik ve büyük adanın doğu kıyısı boyunca, güney ucundan kuzey ucuna kadar ilerledik. Burası onun en uzun kenarıdır ve üç fersah kadardır; adanın doğu batı yönünde iki kıyısı var. Kıyılarının her yanı sarp ve aslında burası, kıyı düzlüğü ve vadileri olmayan, doruğuna kadar ağaçlarla kaplı yüksek bir dağdan ibaret. Dalgalar kıyıda şiddetle kırılıyordu; birkaç ateş, hindistancevizi ağaçlarının gölgesinde inşa edilmiş, sivri tepeleri sazlarla örtülü kulübeler ve denizin kıyısında koşan otuz kadar insan gördük. İki küçük ada, büyük adanın batı-kuzeybatısında bir fersah uzağında yer alıyor; birbirlerine göre konumları da aynı böyle. Dar bir deniz kolu onları birbirlerinden ayırıyor ve en batıdaki adanın batı ucunun ötesinde bir adacık bulunuyor. Her biri yarım fersahtan büyük değil ve onların da kıyıları aynı biçimde yüksek ve sarp. Bu adaların ortası 14° 11' güney enleminde ve Paris'e göre 170° 59' batı boylamındadır.[264]

Öğle üzeri, bu küçük adalarla büyüğü arasından geçmek üzere yol alırken, bize doğru gelen bir pirog görünce onu beklemek üzere gemiyi eğlendirdim. İçindeki beş adama yönelik bütün dostluk gösterilerimize rağmen, gemiye aborda etmek istemeksizin tabanca menziline girinceye kadar yaklaştı. Pirogdaki adamlar çıplaktı, sadece cinsel organları örtülüydü; bize hindistancevizi ve kök gösteriyorlardı. Bizim Taitili onlar gibi soyundu ve kendi diliyle konuştu, ama onu anlamadılar. Uzaktan gösterdiğimiz

nesnelerin onlarda yarattığı hevese rağmen yaklaşmaya cesaret edemediklerini izlemekten sıkılınca küçük filikayı denize indirttim. Bunu fark eder etmez kaçmak için hızlandılar, ben de peşlerinden gidilmesini istemedim. Kısa bir süre sonra, bazıları yelkenli birçok pirogun yaklaşmakta olduğunu gördük. İlk pirogdakilere göre daha az tedirgin görünüyorlardı ve değiş tokuşa imkân verecek kadar yaklaştılar; ama hiçbir adalı gemiye çıkmak istemedi. Onlardan hintpatatesi, hindistancevizi, tüyleri harika bir sutavuğu ve çok güzel birkaç parça deniz kabuğu aldık. İçlerinden birinin bir horozu vardı, ama onu bir şeyle değiştirmeye razı olmadı. Taitililerinkiyle aynı malzemeden yapılma ama onlarınki kadar güzel olmayan ve çirkin bir kırmızıya, kahverengine ve siyaha boyalı kumaşlar, balık kılçıklarından özensizce yapılmış olta iğneleri, birkaç hasır örgüyle ateşte sertleştirilmiş bir ağaçtan altı ayak uzunluğunda mızraklar da değiştirdiler. Hiç demir istemediler; kırmızı kumaş parçalarını, çivilere, bıçaklara ve Taitililerin gözünde çok değerli sarkan küpelere yeğliyorlardı. Bu adamların Taitililer kadar munis olduklarını sanmıyorum; görünümleri de daha yabanıldı ve değiş tokuş sırasında aldatmaya yönelik kurnazlıklarından korunmak için sürekli tetikte olmak gerekiyordu.

Bu adalılar bize vasat bir vücut yapısına sahip gibi göründüler; ama çevik ve uyanıktılar. Göğüslerini ve dizlerinin üstüne kadar bacaklarını koyu bir maviye boyuyorlar; tenleri bronz rengidir, içlerinden birinin diğerlerinden daha beyaz olduğunu gördük. Sakallarını kesiyor ya da yoluyorlar, içlerinden sadece birinin sakalları uzundu; hemen hepsinin saçları siyah ve başları üzerinde kabartılmıştı. Pirogları oldukça sanatlı yapılmıştı ve denge çubukları da vardı; başları ya da kıçları yükseltilmiş değil ama her ikisi de güverteli. Bu güvertelerin ortasında da, kafaları parıltılı bir beyazlıkta güzel *lima*'larla[265] kaplanmış, kocaman çiviler biçiminde son bulan bir sıra kavela bulunuyor. Piroglarının yelkenleri hasır örgülerden yapılma ve üçgen biçiminde. İki yakasından çubuklar geçirilmiş, bunlardan biri onu direğe bağlıyor, dış yakasına bağlanmış diğeriyse bir bumba gibi kullanılıyor. Biz yelkenlerimizi doldurduğumuzda bu piroglar bizi oldukça açıklara kadar izlediler; iki küçük adadan da birkaç pirog gelmişti ve bunlardan birinde yaşlı ve çirkin bir kadın vardı. Aoturu bu adalıları pek küçümsedi.

Büyük adanın rüzgâraltı tarafına geçtiğimizde çevremiz sakinleşti; bu da beni büyük adayla iki küçük ada arasından geçmekten caydırdı. Bu geçit bir buçuk fersah kadar ve üzerinde bazı demirleme yerleri de var gibi

görünüyor. Akşamın saat altısında, direklerin tepesinden, batı-güneybatıda, üç alçak tepe izlenimi veren yeni bir toprak gördük. Rotamızı güneybatıya çevirdik ve gece yarısından iki saat sonra, bu karayı batı-2° güneyde gördük; güzel bir ay ışığı sayesinde hâlâ görebildiğimiz ilk adalar o sırada bizim kuzeydoğumuzda kalıyordu.

Ayın 5'inde, bu karanın, dün sadece doruklarını görebildiğimiz güzel bir ada olduğunu fark ettik. Yer yer dağlar ve hindistancevizi ağaçlarıyla kaplı geniş ovalarla bölünmüş. Güney kıyısı boyunca bir iki fersah açıktan, herhangi bir demirleme yeri göremeden ilerledik. Batı ucunun batısında yaklaşık iki fersah kadar açığa uzanan, üzerlerinde dalgaların çatladığı körkayalar da var. Birçok defa kerteriz alarak kıyının uzandığı yönü kesinlikle saptayabildik. Son adalarda gördüklerimize benzeyen çok sayıda yelkenli pirog geminin çevresini sardı ama yaklaşmak istemediler; içlerinden sadece biri *L'Étoile*'e aborda etti. Yerliler işaretle bizi karaya inmeye davet ediyor gibiydiler; ama körkayalar bizi engelliyordu. O sırada, saatte yedi-sekiz mil hız yapmamıza rağmen, bu yelkenli piroglar sanki demirliymişiz gibi kolayca çevremizde dönüp durmaktaydı. Direklerin yüksekliklerinden bakınca, güney yönünde birçok pirogun seyir halinde olduğunu gördük.

Sabahın altısından itibaren, batıda bir başka karayı görmeye başlamıştık, sonrasında bulutlar onu gizledi; saat ona doğru yeniden ortaya çıktı. Kıyısı güney-batı yönünde uzanıyordu ve bize en az, gördüğümüz ilk ada büyüklüğünde ve onun kadar yüksek gibi geldi; bu ada ilkinin yaklaşık on iki fersah uzağında ve doğu-batı doğrultusunda bulunuyordu. Öğleden sonra oluşan ve bütün gece ve ertesi gün devam eden sis onu tanımamıza engel oldu. Sadece kuzeydoğu ucunda farklı büyüklüklerde iki küçük adayı ayırt edebildik.

Bu adaların boylamı, Abel Tasman'ın *Amsterdam* ve *Rotterdam* adalarıyla *Pilstaars Adaları*'nı ve *Prens Guillaume Adası*'nı bir de *Fleemskerk Çukuru*'nu keşfettiğinde bulunduğunu belirttiği boylamla aşağı yukarı aynıydı. Aynı zamanda bu boylam aşağı yukarı *Salomon Adaları*'nın yerleştirildiği boylamdır. Kaldı ki açıklarda ve güneyde seyir halinde gördüğümüz piroglar, bu civarda başka adaların da var olduğunu gösteriyor. Böylece bu karalar, aynı meridyen üzerinde yayılan bir zincir gibi

görünüyorlar; *Denizciler Takımadası*[266] adını verdiğimiz bu adalar, üçüncü öbeği oluşturmaktadır.[267]

Ayın 11'inde son adaları gördükten sonra, batı-kerte-güneybatıya yöneldik; batı-güneybatı yönünde yedi sekiz fersah ötede bir başka kara gördük. İlkin bunun iki ayrı ada olduğunu sandık, rüzgâr olmadığından bütün gün uzağında kaldık. Ayın 12'sinde, bunun tek bir ada olduğunu anladık, iki tepesi bir alçak karayla birbirine bağlıydı; bu alçak toprak bir yay biçiminde kıvrılıyor ve kuzeydoğuya kapalı bir körfez oluşturuyordu. Büyük karalar kuzey-kuzeydoğu yönünde uzanıyordu. Karşıdan gelen rüzgâr, *Kayıp Çocuk* adını verdiğim bu adaya altı yedi fersahtan fazla yaklaşmamızı engelledi.

Bu ayın 6'sından itibaren başlamış olan kötü hava, neredeyse hiç ara vermeden ayın 20'sine kadar devam etti; bütün bu süre içinde rüzgârsız anların, yağmurun ya da batı rüzgârlarının güçlüklerini yaşadık. *Pasifik* adı verilen bu okyanusta karalara yaklaşıldığında genel olarak boranla karşılaşılır, bu olay Ay küçülürken daha da sıklaşır. Ufukta hareketsiz büyük bulutlarla birlikte rüzgâr ve darbeli havalar neredeyse kesinlikle bir karanın ve dikkatli olma gereğinin işaretidir. Bu bilinmeyen denizlerde, her zaman, her yönden beklenmedik bir anda karşınıza çıkacak karalar ya da körkayaların tehdidi altında ne kadar dikkatle ve ne büyük endişeler içinde seyredildiği başkalarınca pek düşünülmez; bu endişeler sıcak kuşakta daha da artar. Bu nedenle dikkatle yol almamız, ilerimizde ufuk çok kararırsa yolumuzu değiştirmemiz gerekiyordu. Suyun kıtlığı, yiyeceklerin eksikliği, esmeye razı olduğunda rüzgârdan yararlanma gereği, bizi, temkinli bir seyir hızında kalmak ve karanlıklarda gemiyi eğlendirmek ya da açıklarda zaman geçirmekten alıkoymaktaydı.

Bu sırada iskorbüt de yeniden görülmeye başlamıştı. Mürettebatın büyük bölümünün ve subayların neredeyse tamamının dişetleri etkilenmiş, ağızları yanmaya başlamıştı. Ancak hastalara yetecek kadar taze besin kalmıştı ve sadece kötü tuzlamalar ve kuru bakliyat ile yaşamaya çalışmak da zordu. Aynı dönemde her iki gemide de Taiti'de kapılmış birçok zührevi hastalık ortaya çıktı. Avrupa'da bilinen bütün belirtileri gösteriyordu. Aoturu'yu da muayene ettirdim, o da yakalanmıştı; ama öyle anlaşılıyor ki onun ülkesinde bu hastalık pek önemsenmiyordu; gene de tedavi olmayı kabul etti. Kristof Kolomb bu hastalığı Amerika'dan getirmişti, şimdi işte bu

koskoca okyanusun ortasındaki bir adada karşımıza çıkıyor. Acaba bu hastalığı buraya taşıyanlar İngilizler mi? Yoksa, sağlıklı bir kadınla sağlıklı ve güçlü dört erkeğin birlikte kapatılmaları durumunda, onların arasındaki ilişkiden zührevi hastalığın ortaya çıkacağını ileri süren hekim haklı mı?

Ayın 22'sinde gün doğarken ve batı yönünde ilerlemekteyken önümüzde uzun ve yüksek bir kara gördük. Güneş yükseldiğinde iki ada fark ettik. Daha güneyde olanı bizim güney-kerte-güneydoğumuzla güneybatı-kerte-güneyimiz arasında kalıyordu ve düzeltilmiş kuzey-kuzeybatı yönünde yaklaşık on iki fersah boyunca uzanıyor gibiydi. Ona o günün adını verdik: *Pentekostes Adası.*[268] İkinci ada, bize göre, güneybatı-5° güney ile batı-kuzeybatı arasında kalıyordu; bize göründüğü anın adını verdik: *Tan Adası*. Önce rüzgârı iskeleden alabildiğine orsalayarak iki adanın arasından geçmeyi denedik. Ama rüzgâr buna izin vermedi ve rüzgârdan kaçarak Tan Adası'nın rüzgâr altından geçmek üzere geri döndük. Onun doğu kıyısı boyunca kuzeye doğru ilerlerken, kuzey-kerte-kuzeybatıda bir külah gibi yükselen küçük bir ada gördük; ona da *L'Étoile Sivritepesi* adı verildi. Tan Adası boyunca bir buçuk fersah uzaktan seyre devam ettik. Yaklaşık on fersah uzunluğundaki bu ada ilkin, aşağı yukarı ortalarına kadar, düzeltilmiş kuzey, güney yönünde uzanıyor; ardından kuzey-kuzeybatıya doğru dönüyor; genişliği pek az: en fazla iki fersah kadar. Kıyıları sarp ve ormanlarla kaplı. Öğleden sonra saat ikide bu adanın yüksekliklerinin ardında, yaklaşık on fersah ötede yüksek dağların doruklarını fark ettik. Bu doruklar, saat üç buçukta, Tan Adası'nın Kuzey ucunun üzerinden, pusulanın güney-güneybatısında, güney batı ucunu gördüğümüz bir karanın doruklarıydı. Tan Adasını dolandıktan sonra güney-güneybatı yönünde yol alırken, günbatımında, yüksek ve çok büyük bir başka kara göründü. On beş, on altı fersah uzakta batı-güneybatıdan kuzeybatı-kerte-kuzeye uzanıyordu.

Gece boyunca, güney-güneybatıda gördüğümüz karanın, Pentekostes Adası'nın bir parçası mı yoksa üçüncü bir ada mı olduğunu anlamak üzere güneydoğuya doğru ilerleyecek şekilde yol aldık. Ayın 23'ünde gün doğarken bunu kesinleştirdik. Üç karanın ayrı adalar olduğunu keşfettik. Pentekostes ve Tan adaları hemen hemen aynı meridyen üzerinde birbirlerinden iki fersah uzaklıktadır. Üçüncüsü Tan Adası'nın güneybatısındadır ve birbirlerine en yaklaştıkları yerde aralarında üç dört fersah vardır. Bunun kuzeydoğu kıyısı en az on iki fersah uzunluğundadır,

yüksek bir adadır, sarptır ve her yanı ormanlarla kaplıdır. Ayın 23'ünde sabahleyin kıyının bir bölümünün yakınında seyrettik. Birçok pirog ortaya çıktı ama hiçbiri gemiye yaklaşmak istemedi. Görünürde hiçbir kulübe yoktu, sadece kıyıdan dağların doruklarına kadar ormanların içinden birçok yerde dumanlar yükseliyordu; kıyının çok yakınında elli kulaçlık savloyla iskandil ettik ama dibi bulamadık.

Saat 9'a doğru, karaya çıkmanın kolay olacağını sandığım bir kıyı görünce, çok büyük ihtiyaç duyduğumuz odunu temin etmek, bölgeyi açınsamak ve hastalarımız için taze besin bulmayı denemek üzere karaya adam göndermeye karar verdim. Bahriye Teğmeni Kerué Şövalyesi[269] komutasında üç filikayı yola çıkarttım. Biz de gerektiğinde onların yardımına koşmak ve geminin toplarıyla onları desteklemek üzere kıyının yakınında kaldık. Adalıların engellemesiyle karşılaşmadan karaya ayak bastıklarını gördük. Öğleden sonra saat birde ben de birkaç kişiyle birlikte hafif bir sandala [*yole*] binerek onların yanına gittim. Adamlarımızı ağaç keserken bulduk, adalılar da kesilen ağaçları filikalara taşımaya yardımcı oluyorlardı. Karaya çıkışa komuta eden subay, bana, gelişleri sırasında kalabalık bir adalı grubunun kendilerini ellerinde oklar ve yaylarla kıyıda karşıladığını ve karaya çıkmamalarını ihtar ettiğini; ama tehditlerine rağmen karaya çıkma emrini verdiğinde birkaç adım gerilediklerini; adamlarımız ilerledikçe yabanılların, kendilerine yaklaşılmasına izin vermeden her an ok atmaya hazır vaziyette geriye çekildiklerini; bunun üzerine birliği durdurduğunu, Nassau Prensi'nin onlara doğru ilerlemek istediğini, tek bir adamın ilerlediğini görünce gerilemekten vazgeçtiklerini; kendilerine dağıtılan kırmızı kumaş parçalarının da bir tür güven duygusu yarattığını söyledi. Kerué Şövalyesi hemen ormanın girişinde tertibat almış, işçilerini, askerlerin koruması altında ağaç kesmeye sevk etmiş, bir bölümünü de meyve bulmaya göndermiş. Adalılar yavaş yavaş görünüşte daha dostça yaklaşmaya başlamışlar; hatta bazı meyveler getirmişler, ama ne demir ne de çivi istemişler. Yaylarını ve topuzlarını değiş tokuş etmeyi de sürekli reddetmişler, sadece birkaç ok vermeye razı olmuşlar. Onun dışında, bizim adamlarımızın çevresinde, silahlarını hiç bırakmaksızın hep çok sayıda kalmışlar; içlerinden yayları olmayanlar da ellerinde fırlatılmaya hazır taşlar bulunduruyorlarmış. Bir komşu bölge halkıyla savaşta olduklarını anlatmışlar. Nitekim adanın batı tarafından gelen, düzenli

biçimde ilerleyen bir birlik görülmüş; berikiler de onları gerektiği gibi karşılamaya hazır görünüyorlarmış; ama saldırı olmamış.

Biz karaya çıktığımızda durum işte buydu. Teknelerimiz odun ve meyvelerle dolduruluncaya kadar orada kaldık. Bu adalara el konulduğuna ilişkin, bir meşe levha üzerine kazınmış senedi de bir ağacın dibine gömdüm ve ondan sonra teknelerimize bindik. Adadan ayrılışımız, sanıyorum, henüz bize saldırmaya hazır olmayan adalıların tasarılarını bozdu. En azından onları kıyıda bize doğru ilerler ve bir dolu taş ve ok attıklarını gördüğümüzde bu yargıya vardık. Tüfeklerle havaya birkaç el ateş bizi bunlardan kurtarmaya yetmedi; hatta birçoğu suya girmiş bize daha iyi nişan almaya çalışıyordu; şöyle daha güçlü bir ateş onların saldırısını hemen durdurdu, bağrışarak ormana kaçtılar. Bir gemici taşla hafif yaralandı.

Bu adalılar iki ayrı renkteler: siyah ve melez. Dudakları kalın, saçları pamuksu, hatta sarı tüylü olanları bile vardı. Kısa boylu ve çirkinler, vücutları kavruk, birçoğu cüzamın pençesinde; bu durum, bu adaya *Cüzamlılar Adası* adını vermemize yol açtı. Pek az kadın gördük, erkeklerden daha az iğrenç değillerdi; çıplak geziyorlar, bir hasır örgüyle sadece cinsel organlarını örtüyorlar; kadınların bir de çocuklarını sırtlarında taşımaya yarayan atkıları var. Bu atkıların yapıldığı kumaşlardan bazılarını gördük: üzerlerinde güzel bir koyu kırmızı boyayla yapılmış pek hoş resimler vardı. Hiçbirinin sakalı olmadığını fark ettim; burun deliklerinin kenarlarını kimi süsler asmak için deliyorlar; kollarında da kolluk biçiminde bir *babiroussa* dişi[270] taşıyorlar ya da fildişi olduğunu sandığım bir malzemeden yapılma bir halka, boyunlarına da kaplumbağa kabuğu sedefinden plakalar takıyorlar; kıyılarında bu kaplumbağaların çok bol bulunduğunu bize aktardılar.

Silahları yay ve ok ile demir ağacından yapılma topuz, bir de sapansız fırlattıkları taşlar. Okları, uçlarına çok sivri bir kemik takılı kamışlardan üretilmiş. Bu uçların kimileri dörtköşe ve kenarları arkaya yatık sivriliklerle bezenmiş, bunlar oku yaradan çıkartmayı engelliyor. Ayrıca gene demir ağacından kılıçları var. Pirogları bize pek yaklaşmadı. Uzaktan, Denizciler Adaları'nın pirogları gibi yapılmış ve yelkenle donatılmış gibi göründü.

Karaya çıktığımız kıyı pek dardı. Deniz kenarından yirmi adım ötede dağın etekleri başlıyordu ve çok dik olmasına rağmen ormanla örtülüydü.

Toprak çok hafif ve derinliği pek az: dolayısıyla buradaki meyveler her ne kadar Taiti'dekilerle aynı türden olsa da, onlar kadar güzel değil ve lezzetleri de daha kötü. Burada değişik bir tür incir bulduk. Ormanda birçok yol ve üç ayak yüksekliğinde çitlerle çevrilmiş alanlar bulunuyor. Bunlar siper mi, yoksa farklı mülklerin sınırları mı? Ancak yüzükoyun sürünerek içine girilebilen türde beş ya da altı küçük kulübe dışında başka barınak görmedik. Oysa kalabalık bir halk tarafından çevrilmiştik; onların pek sefil olduklarını sanıyorum: şahit olduğumuz iç savaş zalim bir beladır. Birçok defa doruklara doğru ormanın derinliklerinden boğuk bir davul sesi duyduk. Bu herhalde toplanma işaretiydi; çünkü tüfekle ateş etmemiz onları dağıttıktan hemen sonra davullar yeniden vurulmaya başlandı. Öte yandan birçok defa gördüğümüz o düşman birlik ortaya çıktığında, davulların ölüm habercisi sesi daha da artıyordu. Bizimle birlikte karaya çıkma isteğinde bulunan Taitilimiz, bu halkı pek çirkin buldu; onların dillerinden de bir kelime bile anlamıyordu.

Gemiye geri dönünce kayıkları güverteye aldık. Güneybatıdan batı-kuzeybatıya kadar uzanmakta olan ve tamamı görünen uzun bir kıyı boyunca güneybatı yönünde ilerlemek üzere yelken açtırdım. Gece az rüzgâr vardı ve sürekli değişik yönlerden esti; öyle ki, bizi kuzeydoğuya sürükleyen akıntıların eline düştük. Bu hava ayın 24'ünde ve onu izleyen gece de devam etti ve Cüzamlılar Adası'ndan ancak üç fersah kadar uzaklaşabildik. Ayın 25'inde sabah saat beşte doğu-güneydoğudan iyi bir mutedil rüzgâr aldık, ama henüz karanın rüzgâraltı tarafında bulunan *L'Étoile* ondan yararlanamadı ve sakin havada kaldı. Ben gene de batıdaki karayı açınsamak üzere bütün yelkenler açık yol aldım. Saat sekizde ufkun bütününde karayı görüyorduk ve büyük bir körfezde gibiydik. Pentekostes Adası şimdi yeni keşfettiğimiz kıyının güneydoğusundaydı ve o kıyıyla birleşip birleşmediğinden, ya da bize ayrıldıkları yer gibi görünenin büyük bir koy olup olmadığından emin değildik. Kaldı ki kıyının diğer taraflarında da birçok yer, ya bir geçit ya da bir büyük girinti gibi görünüyordu; bunlardan biri batıda önemli bir açıklık meydana getiriyordu. Birkaç pirog bir karadan diğerine gitmekteydi. Saat onda, yeniden Cüzamlılar Adası'na dümen kırmak zorunda kaldık. Direklerin en üst noktalarından bile görünmeyen *L'Étoile*, hâlâ orada durgun denizdeydi; oysa açıkta doğu-güneydoğu rüzgârı devam ediyordu. Akşam saat dörde kadar bu yük gemisine doğru yol aldık; ancak o sırada rüzgâr onu da etkisi altına aldı.

Bizimle buluştuğunda, keşfe devam etmek için artık çok geç olmuştu. Böylece ayın 25'i kayıp bir gün oldu. Geceyi gemilerde geçirdik.

Ayın 26'sında aldığımız kerteriz, akıntıların gece boyunca bizi, tahminimizden birkaç mil daha fazla güneye sürüklediğini gösterdi. Pentekostes Adası hâlâ güneybatıdaki karadan ayrı görünüyordu; ama aralarındaki açıklık daha azdı. Bu kıyıda birçok başka kesiklikler keşfediyor ama içinde bulunduğumuz adalar denizindeki adaların sayısını belirleyemiyorduk. Kara, bize göre pusulanın doğu-güneydoğusundan güneyine, oradan batı-kuzeybatısına kadar uzanıyordu ve sonunu görmüyorduk. Kuzeybatı-kerte-batıdan batıya kadar bir daire çizerek, ağaçlarla kaplı çok güzel bir kıyı boyunca yol aldım, kıyıda büyük ekili toprak alanları görülüyordu, bunlar ya gerçekten ekiliydi ya da doğanın eseriydi. İlk bakışta zengin bir ülke izlenimi doğuyordu. Kimi dağların çıplak ve yer yer kızıla kaçan renkteki yamaçları, derinliklerinde kimi madenlerin de bulunduğunun işareti gibiydi. İzlediğimiz rota bizi bir gün önce batı yönünde gördüğümüz büyük girintiye götürüyordu. Öğlen, tam ortasındaydık ve Güneş yüksekliğini ölçtük; 15° 40' güney enlemini saptadık.[271] Açıklığı beş-altı fersah kadar ve doğu-kerte-güneydoğu, batı-kerte-kuzeybatı yönünde uzanıyor. Güney kıyısında birkaç kişi görüldü, başka birkaçı da pirogla gemilere yaklaştı; tüfek menziline kadar geldiler ama onları çağırmamıza rağmen daha fazla yaklaşmadılar; bu adamlar siyahiydi.

Kuzey kıyı boyunca üç çeyrek fersah açıktan geçtik; kara pek yüksek değil, ağaçlarla kaplı. Kıyıda çok sayıda zenci görülüyordu, hatta kıyıdan birkaç pirog açıldı ama onlar da, karşı kıyıdan yola çıkanlardan daha fazla güven duymadılar. Kıyı boyunca üç-dört fersah kadar ilerleyince güzel bir körfez oluşturan büyük bir girinti gördük; bunun açık tarafında iki büyükçe adacık vardı. Silahlı kayıklarımızı hemen körfezi keşfe gönderdim, o sırada biz gemilerde, kıyıdan bir-iki fersah açıkta kaldık; sık sık iskandil ediyorduk ve iki yüz kulaçlık bir savloyla dibi bulamıyorduk.

Saat beşe doğru bir tüfek salvosu duyduk, bu bizi pek endişelendirdi; bu yaylım ateşi, filikalarımızdan birinden geliyordu. Benim emirlerime rağmen diğerlerinden ayrılmış ve kıyıya fazla yaklaştığında adalıların saldırısı karşısında zor durumda kalmıştı. Ona atılan iki ok birinci yaylım ateşine neden olmuştu. Ardından fitilli tüfekleri ve ispingolalarıyla[272] hem kıyıya

hem de menzil içinden geçen ve kendisine birkaç ok atan üç piroga çok güçlü bir ateş açarak kıyı boyunca ilerlemişti. Bir burun o sırada filikayı görmemize engel oluyordu ve sürekli ateş edişi bende çok sayıda pirogun saldırısına uğramış olduğu endişesi yaratıyordu. Şalupamızı yardıma göndermek üzereydim ki, onun, tek başına kendisini görmemize engel olan burnu dolandığını fark ettik. Zencilerin hepsi kaçtıkları ormanda korkunç çığlıklar atıyorlar ve bir yandan da davul sesleri duyuluyordu. Bu filikaya derhal gemiye dönmesi işaretini verdim ve bundan sonra güç üstünlüğümüzü kullanarak şerefimizin lekelenmemesi için gerekli önlemleri aldım.

La Boudeuse'ün filikaları, kesiksiz olduğunu sandığımız bu kıyının birbiri ardına çaprazlamasına dizilmiş bir adalar yığını ve körfezin de bu adaları birbirinden ayıran suların birleştiği yer olduğunu keşfetti. Bununla birlikte orada 40, 30 ve 20 kulaç derinlikte, oldukça iyi bir kum dip buldular; ama derinliğin her noktada değişmesi bu demirleme yerini, özellikle tehlikeye atacak başka demiri olmayan bizim için güvenli olmaktan çıkarıyordu. Kaldı ki orada, kıyıdan şöyle iyice bir yarım fersah açıkta demirlemek gerekliydi, çünkü daha yakın yerler kayalıktı; böyle olunca gemiler filikaları koruyamazdı ve bölge öylesine kapalıydı ki, işçileri beklenmedik olaylardan koruyabilmek için sürekli elde silah beklemek gerekirdi. Doğal insanların kendilerine yapılan kötülüğü unutmaları ve taze besin değişimi yapmaya razı olmaları beklenemezdi. Burada, Cüzzamlılar Adası'ndaki ürünlerin aynılarının bulunduğunu gördük. Sakinleri de aynı türdendi, hemen hepsi siyahtı, cinsel organları dışında vücutları çıplaktı, süs olarak aynı gerdanlık ve kollukları taşıyor, aynı silahları kullanıyorlardı.

Geceyi açıklarda geçirdik. Ayın 27'si sabahı, rüzgârın estiği yönden hızla açıldık ve yaklaşık bir fersah açıktan kıyı boyunca ilerledik. Saat ona doğru alçak bir burun üzerinde, içinde sıra sıra dikili ağaçlar bulunan bir bahçe gördük. Ağaçların altındaki toprak sıkıştırılmış ve kumlu gibi görünüyordu; civarında çok sayıda insan vardı. Burnun ötesinde bir girinti var gibiydi, filikaları indirttim. Ama boş yere; çünkü bu sadece kıyının oluşturduğu bir dirsekten ibaretti ve kuzeybatı ucuna kadar hiçbir demirleme yeri bulamadan ilerledik. O burnun ötesinde kara kuzey-kuzeybatıya dönüyor ve göz alabildiğine uzanıyordu; bunlar olağanüstü yüksek topraklardı ve bulutları aşan bir dağlar sırası uzayıp gidiyordu. Öte yandan hava kapalıydı ve yel vuruyordu, aralıklarla yağmur yağıyordu. O gün birçok defa

ilerimizde kara gördüğümüzü sandık; ancak bu, hava aydınlanınca yok olan bir sisler toprağıydı. Çok boranlı geçen gece boyunca küçük voltalarla seyrettik ve gelgit bizi tahminimizden fazla güneye sürükledi. Ayın 28'inde gün boyunca, güneş batıncaya kadar, yirmi ya da yirmi beş fersah uzakta doğudan kuzey kuzeydoğuya uzanan ulu dağlar gördük.

Ayın 29'u sabahı hiçbir kara görünmüyordu; batı-kuzeybatı yönünde dümen tutmuştuk. Keşfetmiş olduğumuz[273] bu karalara *Büyük Kykladlar Takımadası* adını verdim. Yaptığımız yol ve gördüklerimiz hesaba katılırsa, bu takımada en az üç enlem ve beş boylam derecesine yayılmış durumdadır.[274] Hatta Roggewin'in on birinci paralelin altında gördüğü ve *Thienhoven* ve *Groningue* adını verdiği karanın, bunun kuzey ucu olduğuna inanabilirim. Oysa oraya vardığımızda, her şey bize *Kutsal Ruhun Güneysel Toprağı*'na varmış olduğumuzu düşündürüyordu. Görünümler Quiros'un anlatısına uyar gibiydi ve her gün yaptığımız keşifler araştırmalarımızı teşvik ediyordu. Quiros'un, keşfettiği *Büyük Saint-Jacques* ve *Saint-Philippe Körfezi*'ni ilk bakışta bir kıtanın kıyısı gibi görünen bir yere yerleştirmiş olması ve onu yerleştirdiği enlem ve boylamda bizim bir geçit bulmamız, ve bu geçidin açıklığının onun körfezinin açıklığı ile aynı olması doğrusu pek tuhaftır. İspanyol denizci yanlış mı gördü? Keşiflerini gizlemek mi istedi? Haritacılar, Kutsal Ruh toprağını, *Yeni Gine*'yle birlikte tek bir kara olarak gösterirken bunu sezmişler miydi? Bu soruları yanıtlamak için, aynı paralel boyunca üç yüz elli fersahtan fazla yol almak gerekiyordu. Her ne kadar erzak miktarımız en çabuk yoldan bir Avrupa yerleşimine ulaşmamız yolunda bizi uyarıyor idiyse de bunu yapmaya karar verdim. İlerde görülecektir, az kalsın bu ısrarımızın kurbanı oluyorduk.

Mayıs ayı içinde Bay Verron birçok gözlem yaptı; ve elde ettiği sonuçlar ayın 5'i, 9'u, 13'ü ve 22'sinde bulunduğumuz boylamı belirledi. Tahmin edilen konumla gözlemle bulunan konum arasında şimdiye kadar hiç bu kadar fark olmuyordu ve farklar hep aynı doğrultudaydı. Ayın 5'indeki tahminime göre gözlemle belirlenen noktanın 4° 00' 42'' doğusundaydım; 9'unda 4° 23' 4''; 13'ünde 3° 38' 15''; nihayet 22'sinde 3° 35'. Görüldüğü gibi bütün bu farklar, Taiti Adası'ndan beri akıntıların bizi çok fazla batıya sürüklediğini gösteriyordu. Böylece, Pasifik Okyanusu'nu aşan bütün denizcilerin Yeni Gine'ye neden beklenenden çok daha önce ulaşmış oldukları açıklık kazanır. O nedenle bu okyanusun doğudan batıya büyüklüğünü her zaman gerçekte olduğundan daha az göstermişlerdir. Ama

şunu da belirtmeliyim ki, Güneş'in güney yarımkürede bulunduğu mevsimde tahminlerimiz, gözlemle bulunan noktanın batısında kalırken, şimdi Güneş öbür tarafa geçtiğinden beri farkların da yönü değişmiştir. Termometre bu ay süresince 19 ila 20 derece arasında kalmış, iki kez 18'e bir kez de 15'e inmiştir.

Büyük Kyklad Adaları 'ndayken bazı görevler dolayısıyla *L' Étoile* 'e geçmem gerekmişti; gemide oldukça tuhaf bir olayı tahkik etmek imkânını buldum. Bir süreden beri her iki gemide bir söylenti dolaşıyordu; bu söylentiye göre Bay de Commerçon'un, Baré adındaki uşağı bir kadındı.[275] Yapısı, sesinin tınısı, sakalsız çenesi, kim olursa olsun kimsenin önünde çamaşır değiştirmemek ve zorunlu ihtiyaçlarını gidermemek için gösterdiği ileri derecede özen ve daha birçok başka işaret bir şüphe uyandırmıştı ve bunu destekliyordu. Ama o yorulmak bilmez Baré'nin, ustasını Magellan Boğazı'nın buzullu dağlarında, karlar arasında bitki derleme gezilerinde adım adım izlerken gördüğümüz ve bu zorlu yürüyüşlerde kumanyaları, silahları ve bitki defterini cesaretle ve yorulmadan taşıdığı için, doğabilim uzmanının kendisine yük hayvanı adını verdiği, şimdiden pek tecrübeli bu botanikçinin bir kadın olması mümkün müydü?

Taiti'de meydana gelen bir olay şüpheyi dağıttı ve duruma kesinlik kazandırdı. Bay de Commerçon bitki derlemek üzere karaya çıkmıştı, kolunun altında bitki defteriyle kendisini izleyen Baré karaya adımını atar atmaz, çevresi Taitililerce sarıldı; adalılar bu bir kadın diye bağrışmaya başladılar ve onu ada usullerince onurlandırmak istediler. Karada nöbetçi olan Bournand Şövalyesi yardımına koşmak, sonra da gemiye kadar eşlik etmek zorunda kaldı. O olaydan sonra, gemicilerin zaman zaman, onu utandıracak hareketler yapmalarını engellemek güçleşmişti. *L'Étoile*'e gittiğimde Baré, iki gözü iki çeşme, kız olduğunu bana itiraf etti; Rochefort'da, tam gemi hareket etmek üzereyken efendisinin karşısına erkek kılığında çıkarak onu aldattığını, daha önce de Paris'te bir Cenevrelinin evinde uşak olarak çalıştığını; Burgonya'da doğmuş ve yetim olduğunu, kaybedilen bir dava sonucunda sefalete düştüğünü ve cinsiyetini saklama yolunu seçtiğini; ayrıca gemiye binerken bunun bir dünya turu olacağını bildiğini, dolayısıyla bu yolculuğun onun merakını uyandırdığını anlattı. Kendisi bir ilk olacak, ve hakkını vermem gerekir ki, gemide her zaman en uygun biçimde davrandı. Ne güzel ne de çirkin sayılır; yaşı da yirmi altı, yirmi yediden daha fazla değil. Kabul edilmeli ki eğer iki gemi

de herhangi bir ıssız adada kazaya uğrasaydı, Baré'nin talihi çok değişik olurdu.

BEŞİNCİ BAŞLIK

Büyük Kykladlar'dan ayrılıştan sonra seyir; Louisiade Körfezi'nin keşfi, sıkıştığımız uç nokta; başka adaların keşfi; Yeni Britanya'ya uğrayış.

29 Mayıs'ta karanın artık görünmez oluşundan sonra, doğu ve güneydoğudan esen çok kuvvetli bir rüzgârla batıya doğru yol aldım. *L'Étoile* bizim seyir hızımızı önemli ölçüde düşürüyordu. Her yirmi dört saatte bir iskandil atıyor ve 240 kulaçlık bir savloyla dibi bulamıyorduk. Gündüzleri tam yelken basıyorduk, geceleri ve eğer çok karanlıksa, camadana vurulmuş gabya yelkenleriyle tıramolalar yaparak yol alıyorduk. 4 Haziran'ı 5 Haziran'a bağlayan gece, ay ışığının aydınlığında, gabya yelkenleriyle batıya doğru yol alırken saat on bire doğru, yarım fersah ötemizde kırılan dalgalar ve çok alçak bir sahil gördük. Derhal rüzgârı öteki bordaya aldık ve tehlikeyi[276] *L'Étoile*'e bildirdik. Sabah saat beşe kadar böyle seyrettik ve sonra bu karayı açınsamak için rotamızı batı-güneybatıya çevirdik. Onu saat sekizde, bir buçuk fersah uzaklıkta tekrar gördük. Bu, deniz yüzeyinden birazcık yüksek küçük bir kum adacığıydı; bu kadar alçak oluşu, bu engeli gece ya da sisli bir havada yol alan gemiler için çok tehlikeli hale getirir. Öylesine düzdür ki, çok açık bir havada bile iki fersah uzağındaysanız, direklerin tepesinden ancak görülebilir. Adacığın yüzeyi kuşlarla doluydu; ona *Diana Sığlığı* adını verdim.

Ayın 5'inde öğleden sonra saat dörtte, batı yönünde kara ve kırılan dalgalar görünüyor sandık, yanılmışız; akşam saat ona kadar seyre devam ettik. Gecenin kalan kısmını, biraz gemiyi eğlendirerek, biraz küçük voltalarla geçirdik ve gün doğarken bütün yelkenleri açarak yola devam ettik. Yirmi dört saatten beri, geminin çevresinde suda yüzen çok miktarda ahşap parçaları ve tanımadığımız meyveler görülüyor; şiddetli güneydoğu rüzgârına rağmen deniz de tamamıyla duruldu; bu koşulların bir araya gelmiş olması bana, güneydoğumuzda, oldukça yakınımızda bir kara olduğunu düşündürüyor. Bu sularda ayrıca değişik bir uçan balık türü gördük. Bunlar siyah renkte ve kırmızı kanatları var; iki yerine dört kanatlılarmış gibi görünüyorlar ve bunların büyüklükleri de diğerlerinin alışılmış büyüklüklerinden biraz daha fazla.

Ayın 6'sında, öğleden sonra saat bir buçukta, yaklaşık üç çeyrek fersah ilerimizde gördüğümüz kırılan dalgalar, bana, doğu yönünde hâlâ izlediğim rotayı değiştirme zamanının geldiğini gösterdi. Bu sığlık, batı-kerte-güneybatıdan batı-kuzeybatıya kadar en azından yarım fersah uzunluğundaydı; hatta bazıları, kırılan dalgaların güneybatısında bir alçak kara gördüklerini sandılar. Saat dörde kadar kuzeye doğru yol aldım sonra tekrar rotamı batıya çevirdim. Ama bu çok sürmeyecekti; saat beş buçukta, direklerin üstündeki gözcüler, kuzeybatıda ve kuzeybatı-kerte-batıda, yaklaşık bir fersah ilerimizde başka kırılan dalgalar gördüler. Onları daha iyi inceleyebilmek için yaklaştık. Kuzey-kuzeybatıdan güney-güneybatıya doğru iki milden fazla uzandıklarını saptadık ve sonunu da göremiyorduk. Belki de üç saat önce keşfettiklerimizle birleşiyorlardır. Dalgalar bu körkayalarda öfkeyle çatlıyordu; kimi kayaların tepeleri yer yer su düzeyinin üstünde kalıyordu. Bu son karşılaşma Tanrı'nın sesiydi ve ona uyduk. Bu uğursuz sularda geceleyin bilinmedik bir rota izlemek pek doğru olmayacağından, geceyi, gündüz açınsadığımız alanda voltalarla geçirdik ve ayın 7'sinde sabahleyin, 15 derece paraleli üzerinde, batı yönünde daha ileriye uzanma girişiminden vazgeçerek rotayı kuzeydoğu-kerte-kuzey yönüne çevirdim.[*27]

Demek ki, gerçekten, Quiros'un bir kıta sandığı ve pek edebi bir bakışla sunduğu *Kutsal Ruh'un Güneysel Toprağı*'nın, Büyük Kykladlar Takımadası'nın bir parçasından başka bir şey olmadığına inanmakta haklıymışız. 15. paralel üzerinde seyretmekte ısrar edişimin nedeni, *Yeni Hollanda* doğu kıyılarının görülmesiyle varsayımımızın kanıtlanmasıydı. İşte, bir ayı aşkın bir süredir birbirlerine uyumlarıyla doğrulukları kanıtlanmış astronomik gözlemlere göre, daha ayın 6'sında öğle vakti, 146° doğu boylamındaydık; yani Bay Bellin'e göre Kutsal Ruh'un Toprağı'nın bulunduğu yerin bir derece daha batısındaydık. Kaldı ki üç günden beri gördüğümüz kırılan dalgaların bu sürekliliği, her an rastladığımız bu ağaç kütükleri, bu meyveler, bu büyük deniz yosunları, denizin bu durgunluğu, akıntıların yönü, bütün bunlar bize büyük bir karaya yaklaşmakta olduğumuzu, hatta bu karanın bizi daha şimdiden güneydoğudan kuşattığını yeterince anlatıyordu. Bu kara, Yeni Hollanda'nın doğu kıyılarından başka bir şey değildir. Gerçekten, çok sayıdaki ve geniş bir alana yayılan bu körkayalar, bir alçak karanın işaretidir; ve bizim bulunduğumuz 15° 35' enleminde Dampier'nin, tatlı su bile bulamadığı bu sevimsiz bölgenin batı

kıyısını bırakıp gittiğini düşününce, doğu kıyısının daha cazip olmadığı sonucuna varıyorum. Ben de onun gibi bu karaların bir adalar yığınından oluştuğunu, bunlara yaklaşmanın kayalıklar ve sığlıklarla dolu tehlikeli bir deniz tarafından engellendiğini düşünebilirim. Bu bilgiler ışığında, herhangi bir yarar sağlaması beklenmeyen ve tekrar denize açılmak için egemen rüzgârlarla boğuşmanın gerekeceği bir kıyıya ulaşma rizikosuna girmek gözü kara olmak anlamına gelecekti. Ancak iki aylık ekmeğimiz ve kırk günlük bakliyatımız kalmıştı; tuzlanmış et daha fazlaydı ama kokuşmuştu. Onun yerine yakaladığımız fareleri tercih ediyorduk. Dolayısıyla artık ne olursa olsun, hatta biraz da doğuya yönelerek, kuzeye çıkma zamanı gelmişti.

Ne yazık ki güneydoğu rüzgârları bizi burada bırakıverdi ve daha sonra yeniden esmeye başladığındaysa o ana kadar hiç yaşamadığımız kadar nazik bir duruma soktu bizi. Ayın 7'sinden beri rotamız kuzey-kerte-kuzeydoğuydu, ayın 10'unda gün doğarken, doğudan kuzeybatıya uzanan karayı gördük. Şafaktan uzun süre önce nefis bir rayiha, güneydoğuya açılan geniş bir körfez oluşturan bu karanın varlığından bizi haberdar etmişti. Ben, manzarası bundan daha güzel bir ülke pek görmedim. Kıyıda ovalar ve ormanlar tarafından paylaşılmış alçak bir arazi, içerlerde, dorukları bulutlar arasında kaybolan dağlara doğru bir amfitiyatro gibi yükseliyordu. Üç kat dağ birbirinden ayrılıyordu ve en yüksek dağ sırasının karanın içlerine doğru kıyıdan uzaklığı yirmi beş fersahtan fazlaydı. İçinde bulunduğumuz acınacak durum, ne her şeyin pek verimli ve zengin olduğunu belirttiği bu muhteşem ülkeyi ziyaret için zaman harcamamıza, ne de batıya doğru ilerleyerek, Yeni Gine'nin güneyinde, Moluk Adaları'na, Karpentarya Körfezi'nden geçen yeni ve daha kısa bir yol açacak geçidi aramamıza olanak veriyordu. Aslında bu geçidin varlığı son derecede şüpheliydi; hatta karanın batı-kerte-güney-batıya kadar uzandığının görüldüğü sanılıyordu. Yapılması gereken, ilk başlarda sandığımızdan da daha fazla içine girdiğimiz bu körfezden, açık gibi görünen yolu izleyerek en kısa sürede çıkmaktı. İşte orada, güneydoğu rüzgârı sabrımızı bir kez daha sınamak için bizi beklemekteydi.

Ayın 10'unda bütün gün durgun hava, bizi, gemiyi karaya doğru iten kocaman bir dalganın insafına bıraktı. Akşam saat dörtte, bir alçak adanın sadece üç çeyrek fersah uzağındaydık ve bu alçak adanın doğu ucuyla birleşen sığlık doğuya doğru iki üç fersah kadar uzanıyordu. Saat beşe

doğru geminin yönünü açığa çevirmeyi başardık ve gece, işte bu endişe verici durumda, en küçük esintiden yararlanarak açılmaya çalışmakla geçti. Ayın 11'inde öğleden sonra, sahilden dört fersah kadar uzaklaşmıştık; iki fersah açıkta denizde dip bulunmuyordu. Büyük ateşlerin yandığı kara boyunca birçok pirog seyir halindeydi. Burada kaplumbağalar var; bir köpekbalığının karnında bunlardan birinin kalıntılarını bulduk.

Ayın 11'inde gün batarken, karanın en doğu ucunun kerterizini, doğu-kerte-kuzeydoğu 2° doğu, en batı ucunu da batı-kerte-kuzeybatı olarak tespit ettik; iki uç arasındaki uzaklık on beş fersah kadardı. Sonraki günler korkunçtu: her şey aleyhimizeydi; her zaman doğu-güneydoğu ile güneydoğudan esen kuvvetli rüzgâr, yağmur, erzakımızın hâlâ bir bölümünü taşıyan *L'Étoile*'le beraberliğimizi koparmamak için bizi top atmaya mecbur bırakacak kadar yoğun bir sis, nihayet kıyıdan açılmamızı engelleyen çok hırçın bir deniz. Zorunlu olarak pupadan gelen rüzgâr altında tıramolalarla ve pek az yelken açarak yaptığımız volta seyriyle ancak kendimizi koruyabiliyorduk. Böylece, tehlikelerle dolu bir denizde bütün sakınma işaretlerine gözümüzü kapamak zorunda olduğumuzdan, voltalarımızı körlemesine sürdürüyorduk. Ayın 11'ini 12'sine bağlayan gece, mürekkepbalığı adı verilen, şu hep denizin dibinde duran o balıklardan yedi sekiz tanesi güverteye sıçradı. Öte yandan baş kasara üstüne çullanan dalgalar oraya kum ve dip yosunları bıraktı. İskandil attırmak istemedim; çünkü tehlikenin belirginliğini azaltmayacaktı ve ne yana gitsek tehlike azalmıyordu. Aslında kurtuluşumuzu ayın 10'u sabahında, bu fırtına ve sisten hemen önce görmüş olduğumuz karaya borçluyuz. Gerçekten rüzgârlar doğu-güneydoğu ile güneydoğudan estiği için, kuzeydoğuya yönelmemin bu kapalı havada aşırı bir ihtiyatlılık olacağını düşünebilirdim. Ama doğu-güneydoğu yönünde kara ile çevrildiğimize göre, bu rota bizi belirgin bir karaya vurma rizikosuyla karşı karşıya bırakıyordu.

Ayın 16'sında hava düzeldi, gerçi rüzgârlar ters esmeyi sürdürüyordu, ama en azından yeniden güneşi görüyorduk. Sabahın altısında karanın, pusulanın kuzeyinden kuzeydoğu-kerte-doğusuna kadar uzandığını gördük ve onu dolanmak için volta seyrine geçtik. Ayın 17'sinde gün doğarken hiçbir kara görünmüyordu; ama saat dokuz buçukta, pusulanın kuzey-kuzeydoğusunda beş-altı fersah uzağımızda bir küçük ada ve kuzey-kuzeybatıda yaklaşık dokuz fersah uzaklıkta bir başka kara gördük. Kısa bir süre sonra da kuzeydoğu-5° doğuda, dört-beş fersah mesafede bir başka küçük ada

gördük; bunun *Ouessant*[277] ile benzerliği, ona aynı adı vermemize neden oldu. Bütün karaların çevresini dolanabilmeyi umarak kuzeydoğu-kerte-doğu yönünde yola devam ederken saat on birde doğu-kuzeydoğu 5° doğuda yeni bir kara ve doğu-kuzeydoğuda, sanki bir ucundan Ouessant Adası'yla birleşiyor gibi duran körkayalar gördük. Bu adacığın kuzeybatısında, yarım fersah boyunca uzanan bir başka kör kaya dizisi daha vardı. Birinci ada da bize iki kayalıklar zinciri arasındaymış gibi göründü.

Bu sulara gelen bütün denizciler, her zaman Yeni Gine'nin güneyine düşmekten ve orada *Karpentarya Körfezi*'ne denk bir körfeze girip sonra onun içinden çıkmakta zorlanmaktan korkmuşlardır. Dolayısıyla hepsi en kısa sürede, sonunda varacakları Yeni Britanya'nın enlemine çıkmışlardır. Hepsi aynı yolu izlemiştir; bizse yeni bir yol açıyorduk ve bir ilk keşfin onurunun bedelini ödemek gerekiyordu. Ne yazık ki en zalim düşmanımız gemide bizimleydi: açlık. Ekmek ve kuru sebze istihkaklarında önemli bir kısıntı yapmak zorunda kaldım. Ayrıca serenleri içlerine sardığımız derilerin ve diğer eski derilerin yenilmesini de yasakladım; çünkü bunların yenmesi, pek kötü kaşıntılara yol açıyordu. Tek bir keçimiz kalmıştı, kendisini aldığımız Malvinas Adaları'ndan ayrıldığımızdan beri serüvenlerimiz sırasında sadık yoldaşımızdı. Her gün bize biraz süt veriyordu. Aç mideler bir bunalım anında onu ölüme mahkûm ettiler; ona sadece acıyabildim ve uzun zamandır hayvanı besleyen kasap, bizim açlığımızı gidermek üzere onu keserken gözyaşları döküyordu. Magellan Boğazı'nda gemiye alınmış bir yavru köpek de kısa bir süre sonra aynı akıbete uğradı.

Ayın 17'sinde öğleden sonra akıntılar öylesine elverişliydi ki, Ouessant'ın ve onun yakınındaki körkayaların ötesine götüren kuzey-kuzeydoğu rotasına dönebildik. Ama saat dörtte bu körkayaların, bizim sandığımızdan çok daha ilerilere uzandığı kesinlik kazandı; doğu-kuzeydoğuya kadar uzandıklarını anladık ve sonunu da henüz görmüyorduk. Geceleyin tekrar güney-güneybatı rotasını tutmak gerekti, gün doğunca da doğuya yöneldik. 18'inde sabah hiç kara görmüyorduk ve kendimizi adacıkları ve körkayaları aşmış olmanın umuduna kaptırmıştık. Sevincimiz uzun sürmedi. Öğleden sonra saat birde, pusulanın kuzeydoğu-kerte-kuzeyinde bir ada ortaya çıktı ve kısa bir süre sonra dokuz-on başka ada onu izledi. Doğu-kuzeydoğu yönünde bile adalar vardı ve bu adaların ardında, yaklaşık on fersah uzaklıkta yüksek bir kara kuzeydoğuya uzanıyordu. Bütün geceyi volta

seyriyle geçirdik; ertesi sabah gene aynı manzarayla karşılaştık: hemen hemen doğu-batı yönünde uzanan çift sıra halinde bir karalar silsilesi; güneyde birbirlerine su yüzeyine pek yakın resiflerle bağlanan bir dizi ada ve onların kuzeyinde uzanan daha yüksek karalar. Ayın 20'sinde gördüğümüz karalar bize daha az güneye sarkıyor gibi göründü, ayrıca artık sadece doğu-güneydoğu yönünde uzanıyordu; bu, konumumuzda bir iyileşme demekti. Deniz hayli sert, rüzgârsa hem şiddetli hem de düzenli biçimde aynı olduğundan, yirmi dört saatlik rotalar izlemeye karar verdim; çünkü daha sık kuntra değiştirdiğimizde çok kaybediyorduk. Kaldı ki yıpranmış direkleri ve hasarlı armayı kollamak için zaten kısıtlı yelken açıyorduk ve uzun zamandır kalafatlanmamış ve trimi bozulmuş gemilerimiz çok zor ilerliyordu.

Ayın 25'inde gün doğarken karayı kuzeyden kuzey-kuzeydoğuya kadar gördük; ama bu gördüğümüz artık bir alçak toprak değildi; tersine iyice yüksekti ve büyük bir burunla sona erer gibi görünüyordu. Ondan sonra da kıyının kuzeye yönelmesi gerçeksi gibi geliyordu. Bütün gün, kuzeydoğu-kerte-doğu ve doğu-kuzeydoğu yönünde ilerledik; tarif edemeyeceğim bir doyum içinde aştığımız burnun ötesinde, doğu yönünde başka hiçbir kara görünmüyordu. Ayın 26'sında artık burun bize göre iyice rüzgâr altında olduğundan ve rüzgâr üstünde başka kara görünmediğinden rotamızı nihayet kuzey-kuzeydoğuya çevirmek mümkün olacaktı. Dönebilmek için bunca çabaladığımız bu burna *Kurtuluş Burnu*, doğu ucunu oluşturduğu körfeze de *Louisiade Körfezi* adını verdim. Burası, adlandırma hakkına tam sahip olduğumuz bir topraktır. Bu körfezde geçirdiğimiz on beş gün boyunca akıntılar oldukça düzenli biçimde bizi doğuya sürüklemiştir. Ayın 26 ve 27'sinde, rüzgâr çok şiddetli, deniz korkunç, hava yel vuruşlu ve gün çok karanlıktı. Geceleri yol almak mümkün olmadı.

Louisiade Körfezi'nde dolandığımız günler boyunca, bu körfezin sonunda, bizi Moluklar Denizi'ne çıkarabilecek bir boğaz olabileceğini defalarca düşündük. Ama gerek erzak durumumuz gerekse mürettebatın sağlık durumu göz önüne alındığında, bunu araştırmanın yaratacağı rizikoyu göze alamazdık. Gerçekten eğer böyle bir geçit yok idiyse, hiçbir şeysiz kalıverirdik. Ama bu geçit vardır ve İngilizler Yeni Hollanda kıyılarını dolaşırken, 10 derece 36 dakika güney enleminde ve Londra'nın 141 derece 44 dakika doğusunda Yeni Hollanda'yla Yeni Gine'yi birbirinden ayıran bu boğazı bulmuşlardır. Ama onlar da bizim gibi bu sularda seyrin tehlikelerle

dolu olduğunu görmüş ve gemileri *Enderavour*'ı kaybetme tehlikesini yaşamışlardır. Biz bu boğazın doğu ucuna kırk fersah mesafeye kadar ilerlemiştik.[278]

Kurtuluş Burnu'nu aşıp, kuzeye doğru yaklaşık altmış fersah kadar ilerledikten sonra, ayın 28'inde sabahleyin, kuzeybatıda dokuz-on fersah uzaklıkta kara göründü.[279] Görünen iki adaydı, bunlardan en güneyde olanı, saat sekizde, pusulanın kuzeydoğu-kerte-doğusunda kalıyordu. Aynı anda doğu-güneydoğu doğu-kuzeydoğu arasında bir başka kıyı daha göründü. Bu toprak kuzeye doğru uzanıyordu; biz kuzeye çıktıkça, onun daha da uzadığını ve kuzey-kuzeybatıya yöneldiğini gördük. Ama kıyının kesildiği bir alan da keşfettik, bu ya bir geçit ya da büyük bir körfezin ağzı olabilirdi; çünkü ardında kara görünüyor gibiydi. Ayın 29'u sabahında, doğumuzda kalan kara kuzeybatıya doğru uzanmaya devam ediyordu, ama o yönde ufkumuz kapalı değildi. Oraya yaklaşmaya, sonra da kıyı boyunca ilerleyerek bir demirleme yeri aramaya niyetlendim. Öğleden sonra saat üçte, karanın yaklaşık üç fersah yakınındayken, kırk sekiz kulaç derinlikte beyaz kum ve kırık kabuk parçalarından oluşan dibi bulduk; bunun üzerine elverişli gibi görünen bir koya yöneldik, ama rüzgâr kaldı ve günün geri kalanını boşa geçirdik. Gece küçük voltalarla geçti ve ayın 30'unda gün doğar doğmaz kayıkları, Bournand Şövalyesi'nin komutasında bir birlikle, kıyıda demirleme yeri gibi görünen birkaç koyu açınsamak üzere yola çıkarttım; açıkta bulduğumuz dibin türü olumlu bir işaretti. Onları küçük yelkenlerle izledim, gelecek ilk işarette bulundukları yana gitmeye hazırdım.

Saat ona doğru, çeşitli büyüklüklerde bir düzine kadar pirog gemilerin oldukça yakınlarına geldi, ama aborda etmek istemediler. En büyüğünde yirmi iki adam vardı, orta büyüklüktekilerde sekiz-on, en küçüklerinde de iki-üç kişi bulunuyordu. Bu piroglar güzel yapımlıydı; baş ve kıçları yüksekti, bu sularda gördüklerimiz arasında, denge çubuğu olmayan ilk piroglardı. Bu adalılar Afrikalılar kadar siyahtır; saçları kıvırcık ama uzundur, bazılarının saçı kızıldır. Kolluklar takar, alınlarında ve boyunlarında levhalar taşırlar. Bunların neden yapıldıklarını bilemiyorum; bana beyaz gibi göründüler. Yaylar ve mızraklarla silahlıydılar; çok bağırıyorlardı ve aldıkları vaziyet pek barışçı gibi değildi. Teknelerimizi saat üçte geri çağırdım. Bournand Şövalyesi, hemen her yerde 30, 25, 20, 15, 11 kulaca kadar, dibi çamurlu kum demirleme yerleri bulunduğunu

bildirdi; ama sahil açıktı ve ırmak yoktu; bütün kıyıda sadece tek bir dere görmüştü. Önü açık kıyıya yaklaşmak mümkün değildi, dalga hemen her yerde kırılıyordu, dağlar hemen kıyıda son buluyordu ve her yer ormanla kaplıydı. Küçük körfezlerde birkaç kulübe vardı ama çok az sayıdaydı; adalılar dağlarda yaşamaktaydı. Bizim küçük filikamız, bir süre kendisine saldırmak ister gibi görünen üç dört pirog tarafından takip edilmişti. Hatta adalılardan biri, mızrak atmak için birkaç kez ayağa da kalkmış ama atmamıştı; filika savaşmadan gemiye geri döndü.

Aslında durumumuz oldukça nazikti. Hâlâ, bir yandan güneyden başlayıp doğu ve kuzeyden geçerek kuzey-kuzeybatıya, öte yandan batı-kerte-güneybatıdan kuzeybatıya uzanan bilinmeyen topraklar görüyorduk. Kuzeybatıdan kuzey-kuzeydoğuya kadar ufuk ne yazık ki çok sisliydi; öyle ki o yönde iki fersahtan ilerisini görmüyorduk. Ama gene de işte o aradan bir geçit aramak kararındaydım; geriye dönmek için çok fazla ilerlemiştik. Gerçi, kuzeyden gelip güneydoğuya yönelen kuvvetli bir gelgit akıntısı, oradan bir çıkış bulma umudu veriyordu. En kuvvetli akıntı akşam saat dörtten beş buçuğa kadar hissedildi; gemiler her ne kadar çok kuvvetli bir rüzgârla itiliyorlardıysa da zorlukla yönlendirilebiliyorlardı. Gelgit akıntısı saat altıda yumuşadı. Gece boyunca bir kuntrada güneyden güney-güneybatı, diğer kuntrada doğu-kuzeydoğudan kuzeydoğu yönünde voltalarla ilerledik. Hava çok yağışlıydı ve rüzgâr patlamaları oluyordu.

1 Temmuz'da [1768] saat sabah altıda, dün, gece başlarken bulunduğumuz yerdeydik, bu hem kabarmanın hem de alçalmanın gerçekleştiğinin kanıtıydı. Kuzeybatı ve kuzeybatı-kerte-kuzey yönünde dümen tuttuk. Saat onda, doğumuzda buraya kadar kıyılarını izlediğimiz karayla, batıdaki karalar arasındaki yaklaşık dört-beş fersah genişliğinde bir geçide ulaştık. Güneydoğu kuzeybatı yönlerinde çok kuvvetli bir akıntı bu geçidin ortasında onu bir boydan diğerine aşan çok güçlü bir dalga yaratıyor ve orada dalga sanki su yüzeyine yakın kayalar varmışçasına yükseliyor ve kırılıyor. Buna, Kral'ın eski ve sadık hizmetkârı olan, gemimim lostromosunun adını verdim: *Denis Dalgası*. Bu geçidi bizden iki saat sonra ve biraz daha doğudan geçen *L'Étoile*, orada 5 kulaç derinlik ve kayalık dip saptadı. O sırada deniz öylesine azgındı ki ambar kapaklarını kapatmak zorunda kaldılar. Firkateynde biz, orada 44 kulaç derinlik ölçtük ve kum, çakıl, kabuk ve mercandan oluşmuş bir dip bulduk. Doğu yönümüzdeki kara burada alçalmaya başlıyor ve kıyısı kuzeye doğru dönüyordu. Geçidin

ortalarındayken, görünümü bize iyi bir demirleme yeri sağlayacağı umudu veren güzel bir körfez fark ettik. Rüzgâr neredeyse kesilmişti ve o sırada kuzeybatıya doğru ilerleyen deniz kabarması kolayca geçmemizi sağladı. Geçer geçmez, körfezi görmek amacıyla derhal gemiyi rüzgârı pruvadan alacak konuma getirip durdurduk. Saat on bir buçukta başlayan şiddetli, yağmur hem karayı görmemizi hem de güneşi engelledi ve araştırmalarımızı daha sonraya bırakmaya zorladı.

Öğleden sonra saat birde, silahlı kayıklarımızı deniz teğmeni Oraison Şövalyesi'nin komutasında körfezi iskandil etmeye ve açınsamaya gönderdim, bu işlem sırasında ondan gelebilecek işaretleri izleyebilecek uzaklıkta kalmaya gayret ettik. Hava güzeldi ama rüzgâr neredeyse tamamen kalmıştı. Saat üçte, altımızda kayalık dibi 10 ve 8 kulaç derinlikte gördük. Saat dörtte kayıklarımızdan, iyi bir demirleme yeri bulunduğu işareti geldi ve oraya gitmek için hemen bütün yelkenler açık manevra yaptık. Rüzgâr pek hafifti ve gelgit akıntısı ters yöndeydi. Saat beşte yeniden 10, 9, 8, 7 ve 6 kulaç derinlikteki sığ kayaların üzerinden geçtik. Hatta güney-güneydoğu yönünde yaklaşık bir gomina uzakta suda bir hareketlenme gördük; bu o noktada iki-üç kulaçtan fazla su olmadığının işareti gibiydi. Kuzeybatı ve kuzeybatı-kerte-kuzeye yönelerek, daha derin sulara vardık. *L'Étoile*'e de bu sığlığa düşmemek için rüzgârdan açmasını işaret ettim ve onun kayığını, demirleme sırasında kendisini yönlendirmesi için gönderdim. Ama hiç ilerlemiyorduk, rüzgâr gelgit akıntısına karşı yol alabilmemiz için fazla zayıftı ve gece hızla yaklaşıyordu. Tam iki saatte yarım fersah bile ilerleyemedik; sığlıklar ve resiflerle çevrili, düzensiz ve hızlı akıntıların etkisinde olduğumuz için demirleme yerini el yordamıyla aramak mümkün değildi; onun için bu demirlemeden vazgeçmek gerekti. Dolayısıyla sık sık iskandil atarak açılmak üzere gemiyi batı-kerte-kuzeybatıya ve batı-kuzeybatıya yönlendirdim. Karanın kuzey ucunu kuzey-doğumuza aldığımızda kuzeybatıya sonra da kuzey-kuzeybatı ve kuzeye doğru açtık. Şimdi kayıklarımızın gerçekleştirdiği açınsamalara ilişkin ayrıntılara dönüyorum.

Koya girmezden önce, bir yarımada biçimindeki kuzey ucunun kıyıları boyunca ilerlediler ve orada derinliği 9 kulaçtan 13 kulaca kadar değişen, dibi mercan kayaları ve kum olan demirleme yerleri saptadılar. Sonra koya girdiler, bir çeyrek fersah içerde, 9-12 kulaç derinliği olan çok iyi bir demirleme yeri buldular; buranın dibi kurşuni kum ve çakıldı;

güneydoğudan, doğu ve kuzeyden geçerek güneybatıya kadar korunaklıydı. İskandil etmekle uğraşırken ansızın koyun ağzında on pirog göründü; bu piroglarda yaylar, mızraklar ve kalkanlarla silahlanmış yüz elli kadar adam vardı. Bu piroglar, çevresinde birçok kulübe bulunan küçük bir ırmağın denize döküldüğü küçük bir girintiden geliyorlardı. Piroglar düzen içinde ilerlediler ve pagalarıyla kayıklarımızın üzerine geldiler ve yeterince yaklaştıklarını düşündüklerinde yavaşça ikiye ayrılarak onları kuşattılar. Ondan sonra Yerliler korkunç çığlıklar atmaya başladılar ve mızrak ve yaylarına davranarak saldırıya geçtiler, bu saldırı bir avuç adama karşı yapıldığı için onlara bir çocuk oyunu gibi gelmeliydi. Yöneltilen ilk yaylım ateşi onları durdurmadı. Bir korunma aracı sandıkları kalkanlarıyla kendilerini örterek oklarını ve mızraklarını fırlatmayı sürdürdüler. İkinci bir yaylım ateşi onları kaçırttı; birçoğu yüzerek karaya çıkabilmek için kendilerini suya attı. İki piroglarına el konuldu: bu piroglar çok uzundur, iyi yapımlıdır, baş ve kıç tarafları çok yüksektir; bu yükseklik burnunu çevirdiğinde oklara karşı bir koruma sağlamaktadır. Bu piroglardan birinin baş tarafında, ağaçtan yontulmuş bir insan başı bulunuyordu; gözleri sedeften, kulakları kaplumbağa kabuğundandı ve yüzü, uzun sakalla donatılmış bir maskeye benziyordu. Dudakları parlak bir kırmızıya boyalıydı. Yerlilerin piroglarında yaylar, çok sayıda ok, mızrak, kalkan, hindistancevizi, bilmediğimiz türden başka meyveler ve *arek,*[280] bu Yerlilerin kullandığı birçok küçük eşya, sanatla örülmüş, çok ince ilmekli ağlar ve yarısı kavrulmuş bir insan çene kemiği bulduk. Bu adalılar siyahidir ve saçları kıvırcıktır; onları beyaza, sarıya ya da kırmızıya boyarlar. Bize saldırmaktaki cesaretleri, saldırı ve savunma silahları taşıma ve kullanma alışkanlığı, onlardan yararlanmaktaki becerileri, hemen her zaman savaşta olduklarını kanıtlıyor. Öte yandan bu yolculuk sırasında, siyahilerin, renkleri beyaza yakın olanlara kıyasla daha kavgacı olduklarını gözledik. Bu yerliler, cinsel organlarını örten bir hasır dışında çıplak gezerler. Yumurta biçimindeki kalkanları, birbirleri üzerine kıvrılmış ve pek iyi bağlanmış sazlardan yapılmıştır. Oklar bunları delemiyor olmalı. Bu cesur adalıların çıktıkları ırmağa ve küçük koya *Savaşçılar Irmağı* adını; adanın bütününe ve koya da *Choiseul Adası ve Koyu* adlarını verdik. Kuzeydeki yarımada tamamıyla hindistancevizi ağaçlarıyla kaplıdır.

Sonraki iki gün pek az rüzgâr vardı. Geçitten çıktıktan sonra, batı yönünde uzun ve dağlık bir kıyı keşfettik, dağların dorukları bulutların

arasında kayboluyordu. Ayın 2'si akşamı, hâlâ Choiseul Adası'nın topraklarını görmeye devam ediyorduk. Ayın 3'ündeyse artık sadece şaşırtıcı bir yüksekliğe ulaşan ve kuzeybatı-kerte-batı yönünde uzanan yeni kıyıları görmekteydik. O sırada bu karanın kuzey ucunun yavaş yavaş alçaldığı ve pek belirgin bir burun oluşturduğu izlenimini edindik. Ona *L'Averdi Burnu* adını verdim. Ayın 3'ünde bu burun yaklaşık on iki fersah uzaklıkta, pusulaya göre batı-5° kuzeyimizde kalıyordu; öğle vakti ölçtüğümüz Güneş yüksekliği bize onun enlemini tam olarak belirleme olanağı verdi. Doruklarını örten bulutlar gün batarken dağıldılar ve bizi inanılmaz yükseklikte dağlarla karşı karşıya bıraktılar. Ayın 4'ünde günün ilk ışıkları bize, L'Averdi Burnu'ndan daha batıda başka karaların varlığını gösterdi. Bu bir öncekinden daha alçak ve kuzey-kuzeybatıya uzanan başka bir kıyıydı. Bu karanın güneydoğu ucuyla L'Averdi Burnu arasında çok büyük boşluk vardı; burası ya bir geçit ya da çok büyük bir körfez oluşturuyordu. Çok uzaklarda bazı küçük tepeler görülmekteydi. Bu yeni kıyının ardında, aynı doğrultuda uzanan daha yüksek bir başkasını da gördük. Bütün sabah boyunca alçak karaya yaklaşmak amacıyla orsa seyrinde kaldık. Öğlen yaklaşık beş fersah uzaklıktaydık ve onun kuzey-kuzeybatı ucunun kerterizini, güneybatı-kerte-batı olarak saptadık. Öğleden sonra, her birinde beş-altı zencinin bulunduğu üç pirog kıyıdan kopup gemileri gözlemeye geldiler. Tüfek menzilinde durdular ve böylece bir saatten fazla geçirdikten sonra ancak tekrarlanan çağrılarımız sonucunda biraz yaklaşmaya razı oldular. Ahşap parçalarına sararak onlara attığımız birkaç küçük armağan biraz güven duymalarına yol açtı. Gemiye aborda oldular, bir yandan da hindistancevizleri gösteriyor ve *buka, buka, onelle* diye bağırıyorlardı. Bu sözcükleri durmaksızın tekrarlıyorlardı, sonra biz de onlar gibi bağırdık; bu da sanki onların hoşuna gitti. Gemilere yanaşık kalmaları çok sürmedi. İşaretle bizim için hindistancevizi toplamaya gideceklerini anlattılar. Bu amaçlarını alkışladık; ama daha yirmi adım uzaklaşmadan bu alçak adamlardan biri bir ok attı, neyse ki kimseye isabet ettiremedi. Sonra küreklere asılıp hızla kaçtılar; onları cezalandırmaya girişmek için fazla güçlüydük.

Bu zenciler tamamıyla çıplaktır. Saçları kısa ve kıvırcık, kulakları delik ve hayli uzundur. Birçoğunun kırmızıya boyanmış tüyleri ve vücudunun değişik yerlerinde beyaz lekeler bulunur. Dişleri kırmızı olduğuna göre tembul[281] çiğnedikleri anlaşılıyor. Choiseul Adası'nda yaşayanların da

bunu kullandıklarını biliyoruz, çünkü piroglarında, küçük torbalar içinde tembul yapraklarını arek ve kireçle birlikte bulmuştuk. Kendilerinden [Choiseul Adası halkından] altı ayak uzunluğunda yaylar, uçlarına çok sert bir ahşap takılı oklar aldık. Berikilerin pirogları, Savaşçılar Koyu'ndakilerin piroglarına göre daha küçük; yapım biçimleri arasında hiçbir benzerlik bulunmayışı bizi şaşırttı. Bu pirogların ön ve arkaları pek yüksek değil, denge çubukları da yok, ama iki kişinin birlikte pirogu sürmesine olanak verecek kadar geniş. *Bouka* adını verdiğimiz bu ada, her yanına dağılmış kulübelerin sayısına ve ekili izlenimi veren topraklara bakılırsa çok kalabalık gibi görünüyor. Kıyının gerisinde, hindistancevizi ve başka ağaçlarla kaplı güzel bir ova bize pek hoş bir manzara sunuyordu ve bu kıyılarda bir demirleme yeri bulmayı çok istiyordum; ama ters rüzgâr ve kuzeybatıya sürükleyen kuvvetli bir akıntı bizi oradan uzaklaştırıyordu. Geceleyin, güney-kerte-güneybatı ve güney-güneybatı yönünde orsa seyrettik ve ertesi sabah Buka Adası, doğu-güneydoğuda bizden çok uzakta kalmıştı. Dün gece direklerin yüksekliğinden, pusulanın kuzeybatısıyla kuzeybatı-kerte-batısı arasında yer alan küçük bir ada görmüştük. Öte yandan Yeni Britanya'nın pek uzağında olamazdık ve orada bir uğrak yeri bulmayı umut ediyorduk.

Ayın 5'inde öğleden sonra, kuzey ve kuzey-kuzeybatıda on-on iki fersah ötede iki küçük ada gördük ve hemen hemen aynı anda, kuzeybatıyla batı arasında daha büyük bir başka adayı fark ettik; akşam saat beş buçukta bu adanın bize en yakın toprakları yedi fersah kadar uzağımızda kuzeybatı-kerte-batıda kalıyordu. Kıyı yüksekti ve birçok koy var gibi görünüyordu. Ne odunumuz ne suyumuz kaldığından ve hastalarımızın da durumu kötüleştiğinden burada durmaya karar verdim ve geceyi bu adayı rüzgâr altımızda tutacak biçimde en elverişli voltalarla geçirdik. Ayın 6'sında gün doğarken beş-altı fersah uzaklıktaydık ve ona doğru ilerlerken aynı anda onun batı-güneybatısında, on sekiz ila dokuz-on fersah ötesinde yüksek ve güzel görünümlü bir başka kara gördük. Saat sekiz gibi birinci adanın üç fersah açığındayken Bouchage Şövalyesi'ni, kıyıyı açınsaması ve bir demirleme yeri bulması için iki silahlı filikayla yola çıkarttım. Öğleden sonra saat birde, bir demirleme yeri bulduğunu bize haber verdi; bunun üzerine derhal yelkenleri açtırarak, bize yol göstermek üzere gönderdiği filikayı izlemeye başladım; saat üçte çamurlu ince beyaz kum dip üzerinde

33 kulaç suda demirledik. *L'Étoile* bize göre kıyıya daha yakına, aynı tür dip üzerinde 21 kulaç suda demirledi.

Demirleme yerine ilerlerken, kıyıdan yarım fersah açıktaki bir küçük adayla bir adacık iskele tarafında, batıda kalırlar. Adacığa doğru uzanan bir burun, beri tarafta bütün rüzgârlara karşı korunan tam bir liman oluşturur, burada dip her yerde güzel bir beyaz kumdur, derinlik 35 ila 15 kulaç arasındadır. Doğudaki uçta sığ kayalıklar vardır ama bunlar görünür ve çok da açıklara kadar uzanmaz. Ayrıca koyun kuzeyinde, deniz alçaldığında açığa çıkan iki kayalık görünür. Resiflerin sarp yamacında derinlik 12 kulaçtır. Bu limana giriş çok rahattır, dikkat gerektiren tek nokta, doğu ucuna yakın ve çok yelkenle seyretmektir; çünkü bu ucu döner dönmez rüzgâr kesilmekte ve ancak geminin önceden kazandığı hızla ilerlemek mümkün olmaktadır. Demirleme yerimiz şöyle belirlenebilir: *girişteki adacık* batı-kerte-güneybatı 1° 30' batıda; *girişin doğu ucu* batı-kerte-güneybatı 1° güneyde; *limanın iç ucu* güneydoğu-kerte doğuda kalıyordu. Doğu ve batı yönlerinde çifte demir attık. Günün geri kalan bölümünü gemilerimizi palamarlamakla, serenleri ve gabya çubuklarını indirmekle, şalupaları suya bırakmakla ve limanın bütün kıyılarını dolaşmakla geçirdik.

Sonraki gece boyunca ve ayın 7'sinde hemen bütün gün yağmur yağdı. Su fıçılarımızı kıyıya taşıdık; orada birkaç çadır kurduk, su ve odun ikmali yapmaya, çamaşır yıkamaya başladık ve diğer öncelikli işlere giriştik. Karaya çıkış çok rahattı, kıyı ince kumdu, ne bir kaya ne bir dalga vardı; limanın içi dört yüz adımlık bir alandır ve buraya dört dere dökülür. Üçünü kullandık: birincisini *La Boudeuse*'ün, ikincisini *L'Étoile*'in su gereksinimi için, üçüncüsünü de yıkamak için. Ağaç hemen kıyıda bulunuyordu ve birçok tür vardı; hepsi de yakmak için çok elverişliydi; bazıları dülgerlik işleri için, marangozluk, hatta tabla üretmek için çok nitelikliydi. İki gemi, birbirinden ve kıyıdan sesin ulaşabileceği uzaklıktaydı. Kaldı ki limanda ve çok uzaklara kadar çevresinde kimse yaşamıyordu, bu da bize çok değerli bir huzur ve özgürlük sağlıyordu. Bundan daha güvenli bir liman; ağaç ve su ikmaliyle birlikte gemilerde gerek duyulan en acil onarımları yapabilmek ve iskorbütlü hastalarımızın ormanda istedikleri gibi dolaşabilmeleri için bundan daha elverişli bir yer bulunamazdı.

İşte uğrak yerinin iyi yanları bunlardı, ama kötü yanları da vardı. Aramamıza rağmen ne hindistancevizi, ne muz, ne de meskûn bir ülkeden,

zorla ya da anlaşarak elde edilebilecek herhangi bir besin bulabildik. Deniz ürünleri de bol değildi, o zaman buradan, güven içinde olma ve gerekenin asgarisinden başka bir şey sağlanması beklenmemeliydi. Hastalarımızın iyileşememesinden de korkulabilirdi. Gerçi içlerinde hiçbiri ciddi biçimde hastalanmış değildi ama birçoğunda belirtiler başlamıştı ve eğer burada iyileşemezlerse, hastalık daha hızlı ilerleyecekti.

İlk gün, kampımızın üçte bir fersah kadar uzağındaki küçük bir ırmağın kıyısında sanki kayıkhaneye çekilmiş gibi bir pirog ve iki kulübe bulduk. Bu çok hafif, çok iyi durumda, denge çubukları da olan bir tekneydi. Hemen yanında yakılmış birçok ateş kalıntısı, kavrulmuş büyük deniz kabukları ve hayvan kafa kemikleri vardı; Bay de Commerçon bunların yaban domuzu olduğunu söyledi. Yabanıllar kısa bir süre önce burada olmalıydılar, çünkü kulübelerde henüz kurumamış incir muzu[282] kabuklarına rastladık. Hatta dağlardan gelen insan sesleri de duyar gibi olduk; ama sonra insan sesi sandığımızın aslında Moluk Adaları'nda *taçlı kuş* adı verilen mavi giysili, sorguçlu büyük yaban güvercininin kuğurdaması olduğunu anladık. Ama bu ırmağın kıyısında daha da ilginç başka bir şeyle karşılaştık. Benim filikamın gemicilerinden biri, deniz kabukluları ararken, kuma gömülmüş bir kurşun levha parçası buldu; bunun üzerinde şu İngilizce sözcüklerin kalıntıları okunuyordu:

HOR'D HERE

ICK MAJESTY'S[283]

Bu pek eskiye benzemeyen levhanın çakıldığı çivilerin izleri de henüz kaybolmamıştı. Yabanıllar herhalde levhayı sökmüşler ve sonra parçalamışlardı.

Bu rastlantı, demirleme yerimizin bütün çevresini özenle açınsamamızı gerektiriyordu. O nedenle, koyun bulunduğu adanın kıyısını karadan dolaştık; iki fersah kadar gittik ve güneydoğuya açık, pek geniş olmayan ama çok derin bir koy keşfettik; bu koyun sonunda güzel bir ırmağa ulaştık. Orada, baltayla ya da testere ile kesilmiş birkaç ağaç gözümüze çarptı ve İngilizlerin buraya uğradıklarını anladık. Daha sonra, levhanın asılmış olduğu yeri bulmak için çok uğraşmak gerekmedi. Irmağın sol kıyısında, ağaçların üzerinde hâlâ görünen ip parçalarına bakarak İngilizlerin kamp kurmuş olduklarını anladığımız büyük bir açıklığın ortasındaki çok büyük bir ağaca çakılmıştı. Çivileri ağaçta kalmıştı ve izinin henüz taze oluşundan levhanın birkaç gün önce söküldüğünü anladık. Ağacın gövdesinde de İngilizler ya da adalılar tarafından oyulmuş basamaklar vardı. Kesilen ağaçlardan birinin çotuğu üzerindeki sürgünler, İngilizlerin bu koyda demirlemelerinden bu yana dört aydan fazla bir zaman geçmediğini bize kanıtlıyordu. Bulunan ip de bunu yeterince belirginleştiriyordu, çünkü çok nemli bir yerde olmasına rağmen hiç çürümemişti. Burada demirlemiş olan geminin, 1766 Ağustosunda, Bay Walas'ın komuta ettiği *Delfin*'le[284] birlikte Avrupa'dan hareket eden, Bay Carteret komutasındaki on dört toplu *Swallow* gemisi olduğundan şüphe etmiyorum. O tarihten sonra Batavia'da bu gemiye ilişkin haberler aldık, ilerde bundan söz edeceğiz ve Avrupa'ya kadar onu izlemiş olduğumuz görülecektir. Bunca karanın arasında bizi buraya, rakibimiz olan bu ulusun, bizimkine benzeyen bir girişimin anıtını diktiği yere ulaştıran doğrusu pek tuhaf bir rastlantıdır.

Ayın 11'ine kadar yağmur hemen hiç durmadı. Dışarıda kuvvetli rüzgârın varlığı seziliyordu ama liman, onu çevreleyen yüksek dağlarla her yönden korunuyordu. Kötü hava izin verdiği ölçüde çalışmalarımızı hızlandırdık. Halatlarımızı da avuçla denetlettirdim ve dibin niteliğini daha iyi görmek için bir demiri vira ettirdim; bundan daha elverişli bir dip beklenemezdi. İlk çabalarımızdan biri, bu adanın, hastalarımız için herhangi bir taze besin, sağlamlarımız için de doyurucu besinler sağlayıp sağlayamayacağını büyük

bir dikkatle araştırmak oldu. Araştırmalarımız sonuç vermedi. Balıkçılık da çok verimsizdi ve ormanda sadece birkaç latanya ile çok az miktarda palmiye göbeği[285] bulabildik; ama onlar için de dev karıncalarla savaşmak gerekiyordu. Sayısız karınca topluluğunun varlığı, bu ağaçların birçoğunun kesildikten sonra bırakılmasına neden olmuştu. Beş altı tane yaban domuzu ya da "kaçak domuz" gördüğümüz doğrudur; o andan sonra onları arayan birçok avcı olmuştur ama bir tane bile vurulamamıştır. Bu adada rastladığımız tek dört ayaklı budur.

Birkaç kişi, kedi-kaplanın ayak izlerini gördüklerini ileri sürmüşlerdir. Çok güzel birkaç büyük güvercin de vurduk. Giysileri parıltılı yeşildir. Boyunları ve karınları beyaz-kurşunidir ve başlarında da küçük bir ibik bulunur. Onun dışında kumrular vardır, Brezilya'dakilerden daha büyük bir Afrika serçesi, papağanlar, taçlı kuşlar bulunur; bir de ötüşü köpeğin havlamasına çok benzer bir kuş türü vardır, o kadar benzerdir ki ilk duyduğunda herkes aldanır. Ayrıca kanalın değişik noktalarında kaplumbağalar da gördük, ama yumurtlama dönemi değildi. Bu kıyıda güzel kumsal girintiler mevcuttur, sanırım ki yumurtlama döneminde oralarda çok sayıda kaplumbağa yakalanabilir.

Bütün ada dağlıktır; toprak tabakası pek incedir, kayacı ancak örter. Ama gene de ağaçlar çok boyludur ve çok sayıda çok güzel ağaç türü vardır. Tembul, arek, ve bizim Malezyalılardan aldığımız Hintelleri hasırotu bulunur. Hasırotu burada bataklık alanlarda yetişir; ama ya özel bakım gerektirdiğinden, ya her tarafı dolduran ağaçlar onun serpilmesini engelleyip niteliğine zarar verdiğinden, ya da nihayet olgunlaşma mevsimini görmediğimizden hiç güzellerini bulup kesemedik. Biberağacı da burada çok yaygın, ama biz oradayken ne meyve mevsimiydi ne de çiçeklenme. Ülke genelde bitki çeşitliliği açısından çok zengin değil. Öte yandan, sürekli meskûn bulunduğuna ilişkin hiçbir iz de yok. Zaman zaman buraya bazı Yerlilerin uğradığı kesin görünüyor: deniz kıyısında sık sık onların konakladıkları yerleri görüyorduk; buraları yemek artıklarından kolayca anlaşılıyordu.

Ayın 10'unda *L'Étoile*'de bir gemici öldü. Hastalığı anlaşılamadı ama iskorbütle hiçbir ilgisi yoktu. Ondan sonraki üç gün hava çok güzel oldu ve zamanımızı çok faydalı işler yaparak geçirdik. Mizana direğimizin, omurga üzerine binen çürümüş topuğu yenilendi; *L'Étoile* ise eğrilmiş olan mizana

direği kolombirini kesti. Gene o gemideki bize ait peksimet ve unun kalanını da sayımızla orantılı olarak kendi gemimize taşıdık. Sandığımızdan daha az bakliyat olduğu ortaya çıktı ve çorbamıza kattığımız acı bakla istihkakını üçte birden fazla kısmak zorunda kaldım: çorbamız diyorum, çünkü her şey eşit dağıtılıyordu. Kurmay heyetle mürettebat aynı yemeği yiyordu. İçinde bulunduğumuz, durum insanları, aynen ölümde olduğu gibi, eşit hale getiriyordu. İyi havalardan ayrıca, önemli gözlemler yapmak için de yararlandık.

Ayın 11'i sabahında Bay Verron, çeyrek çemberini ve bir de saniyeli sarkacını[286] karaya kurdu; aynı gün bunları meridyende Güneş yüksekliğini ölçmek için kullandı. Sarkacın devinimi, iki gün arka arkaya ölçülen yüksekliklerle kesin biçimde belirlendi. Ayın 13'ünde, bizim bulunduğumuz yerden görünebilecek bir güneş tutulması gerçekleşecekti ve eğer hava koşulları izin verirse onu gözlemlemek gerekiyordu. Hava çok güzel oldu ve gölgeye girme ve çıkma anını görebildik. Bay Verron dokuz ayak uzunluğunda bir teleskopla; Bouchage Şövalyesi dört ayak uzunluğunda akromatik Dollond[287] teleskopuyla gözlem yapıyorlardı; bense sarkacın başındaydım. Tutulmanın başlangıcı bizim için ayın 13'ünde gerçek zamanla sabah 10:50'45", sonu 00:28'16" olarak saptandı; büyüklüğü de 3'22" idi. Tam sarkacın yerleştirildiği noktada yere bir yazıt gömdük ve bu limana *Praslin Limanı*[288] adını verdik. Bu liman 4° 49' 27"güney enleminde ve Paris meridyenine göre 149° 44' 15" boylamında yer alır.[289]

Bu gözlemin önemi, bunun ve Peru kıyılarında yapılan astronomik gözlemlerin yardımıyla, bugüne kadar belirsizliğini koruyan büyük Pasifik Okyanusu'nun boylam genişliğinin nihayet kesin biçimde saptanabilecek olması nedeniyle artmaktadır. Tutulma sırasında havanın güzel olması, bizi, o tarihten sonra, hareket ettiğimiz güne kadar havanın hep çok kötü oluşu nedeniyle daha da mutlu etmiştir. Gökyüzü bir daha üç karıştan fazla açılmadı, öte yandan boğucu bir hava sıcaklığıyla birleşen sürekli yağmur, burada kalışımızı pek sıkıntılı hale sokuyordu. Ayın 16'sında firkateynde çalışmalar bitirilmişti, bunun üzerine bütün filikalarımızı *L'Étoile*'deki çalışmalar için görevlendirdik. Bu yük gemisi neredeyse tamamıyla boşalmıştı; ve burada safra olarak kullanmaya uygun taşlar bulunmadığından ona ağaçtan safra hazırlamak gerekti: bu, hiç eksik olmayan nemin egemenliğindeki ormanlarda uzun, zahmetli ve sağlıksız bir çalışmaydı.

Her gün yılanlar, akrepler ve değişik bir türden çok sayıda böcek öldürüyorduk. Bu böcekler parmak kadar uzundu, gövdeleri kabukluydu; böğürlerinde sivri çıkıntılar görülüyordu, bir de uzun kuyrukları vardı. Bana, hepimize olağanüstü görünen bir hayvan getirdiler. Bu, peygamberdevesi familyasından yaklaşık üç parmak uzunluğunda bir böcekti; gövdesinin hemen tamamını kaplayan doku, yakından bakıldığında bile yaprak sanılabilirdi; kanatlarından her biri yaprağın yarısıydı ve kanatlar birbirine yakınken yaprak da tam oluyordu; altı, üstüne kıyasla daha ölgün renkli bir yaprak gibiydi. Bu hayvanın iki duyargası ve altı ayağı vardı; onu şarap ispirtosu içinde muhafaza ettim ve dönüşümde kralın derleme odasına teslim ettim.

Burada çok sayıda ve birçoğu pek güzel deniz kabukları bulunuyordu. Körkayalar kavkıbilim için hazineler sunuyordu. Tek bir yerde, pek ender bulunduğu[*28] söylenen bir tür olan çekiçten[290] on iki tane topladık. Bu nedenle kabuk meraklıları pek gayrete geldiler. Ama bu gayret gemicilerimizden birinin başına gelen bir olaydan sonra sarsıldı. Bu gemici suda ağ atarken, bir tür yılan tarafından sokuldu. Zehirin etkisi yarım saat sonra görüldü. Gemici bütün vücudunda şiddetli ağrılar duyuyordu. Adamın sol tarafında yılanın soktuğu yer sarardı ve gözle görülür biçimde şişti. Yapılan dört beş kanatmayla çok miktarda ayrışmış kan akıtıldı. Hastayı zorla yürütmeye ara verdiğimizde derhal kasıntılarla çırpınmaya başlıyordu. Beş altı saat boyunca müthiş acılar çekti. Sonunda ilk yarım saat içinde kendisine verilmeye başlanan *teriyak* ve *lüs*[291] suyu iyice terlemesine yol açtı ve onu kurtardık.

Bu serüven, herkesi suya girmekte biraz daha dikkatli olmaya yöneltti. Bizim Taitili, bütün tedavi sürecinde hastayı merakla izledi. Bize kendi ülkesinde, kıyılarda denizdeki insanları sokan yılanlar bulunduğunu ve sokulan herkesin öldüğünü anlattı. Onların da bir tıbbı var ama sanıyorum pek az gelişmiş. Olaydan dört beş gün sonra gemicinin iyileştiğini ve işine döndüğünü görünce hayran kaldı. Çoğu zaman, bizim zanaatımızın ürünlerine ve onların değişik yollardan bizim yetenek ve gücümüzü nasıl artırdığına baktığında, bu adalı, gördüklerine hayran kalıyor ve kendi ülkesi adına hüzünleniyordu; bize kederle *aunau, Taiti, fi de Taiti* diyordu. Ama kendi ulusuna karşı bizim üstünlüğümüzü hissettiğini belli etmekten de kaçınıyordu. Ne kadar gururlu olduğunu düşünemezsiniz. Biz onun, gururlu olduğu kadar da esnek olduğunu fark ettik; bu niteliği, kendisinin sınıf

farklılıklarının var olduğu bir toplumda yaşadığını ve hangi sınıftan olduğunu da ortaya koyuyor.

Ayın 19'u akşamı nihayet yola çıkabilecek duruma geldik; ama hava gittikçe daha da kötüleşiyor gibiydi: çok kuvvetli güney rüzgârı, şiddetli yağış, gökgürültüsü, kasırga gibi yel vuruşları altındaydık. Dışarda deniz çok dalgalıydı ve deniz kuşları koya sığınıyorlardı. Ayın 22'sinde sabah saat on buçuğa doğru birçok yer sarsıntısı hissettik. Gemilerimizde bunlar çok hissedildi ve iki dakika kadar sürdü. Bu sırada deniz birkaç kez kabardı ve alçaldı ve bu, resiflerin üzerinde balık avlamakta olanları çok korkuttu, onları kayıklara sığınmaya yöneltti. Öte yandan öyle görünüyor ki bu mevsimde burada yağmur hiç durmuyor. Bir sağanak diğerini beklemiyor, gök gürültüsü neredeyse sürekli, böylece geceler, büyük karmaşanın karanlığını çağrıştırıyor. Biz gene de her gün ormana gidip latanyalar ve palmiye göbekleri toplamayı sürdürüyor ve birkaç kumru vurmayı deniyorduk. Birkaç mangaya bölünüyor ve çıkıyorduk; bu zorlu kervanların olağan sonucu, kemiklere kadar ıslanmış olarak eli boş dönmekten ibaretti. Ama son günlerde birkaç sakızağacı elması ve *mombin* eriği keşfettik; bunları daha önce bulabilseydik ciddi bir fayda sağlayabilirdik. Ayrıca bir de kokulu bir cins sarmaşık bulduk, hekimler bu bitkinin iskorbüte karşı yararlı özellikleri olacağını düşündüler; en azından bu bitkiyi demleyenler ve onunla yıkananlar biraz rahatlayabildiler.

Suları *L'Étoile Deresi*'ne dökülen harika bir şelaleyi görmeye gittik. Doğanın burada, hiç kimsenin yaşamadığı bir yerde yarattığı güzelliği sanat, kral saraylarında bile, ne kadar çabalasa da tekrarlayamaz. Suyun üzerlerinden döküldüğü ve o dökülüşü çeşitlendiren kayaların neredeyse düzenli basamaklar biçimindeki çıkıntılarını hayranlıkla seyrettik; birbirinden farklı yüz havuz oluşturan, biçimleri değişik bütün bu kütleleri şaşkınlıkla izliyorduk; görkemli ağaçların renklendirdiği kristal örtüler bu havuzlara dökülüyordu, zaten ağaçlardan kimileri bu havuzların içinden yükseliyordu. Taklit edilmesi imkânsız bu güzellikleri, yürekli fırçasıyla, bizim için resme aktaracak yeterince seçkin nitelikli insan vardır; bu çağlayan en büyük ressamı hak ediyor.

Ne var ki durumumuz, burada kaldığımız ve yol almadan kaybettiğimiz her an daha da kötüye gidiyordu. İskorbütlü hastalarımızın hem sayısı artıyor hem de hastalıkları ilerliyordu. *L'Étoile*'in mürettebatı, bizim

mürettebatımızdan da zor durumdaydı. Havanın nasıl olduğunu anlamak için her gün limanın dışına filikalar yolluyordum. Neredeyse kasırga halinde güney rüzgârı ve korkunç bir deniz sürmekteydi. Bu koşullarda yola çıkmak mümkün değildi. Üstelik bu limandan ancak demire pürmeçe tutarak[292] hareket edilebilirdi ve sonra hemen çıkmak gerekirdi; bu durumda orada kalıp, artık feda edemeyeceğimiz demiri denizden alacak şalupayı tekrar güverteye almamız mümkün olamayacaktı. Bu engeller beni ayın 23'ünde *Çekiçler Adası* ile büyük kara arasında bir geçit aramaya sevk etti. Güney rüzgârı ile çıkabileceğimiz bir geçit buldum, kayıklarımızı da kanalda gemiye alabilirdik. Doğrusu bunun bazı sakıncaları da vardı, neyse ki bu geçidi kullanmak zorunda kalmadık.

23'ü 24'e bağlayan gece boyunca yağmur yağdı; şafakla birlikte hava açtı ve rüzgâr kaldı. Derhal çapraz demirimizi aldık; ağaçlara bağlamak üzere bir palamar gönderdik, tonoz demirine de bir halat bağlayarak dıştaki demirin üzerine gemiyi apikoya getirdik. Bütün gün harekete geçme anını bekledik, umudumuzu yitiriyorduk; daha şimdiden yaklaşan gece bizi yeniden palamarlanmaya zorluyordu ki saat beş buçukta limanın diplerinden hafif bir esinti başladı. Karaya bağladığımız palamarı derhal çözdük, bizden sonra *L'Étoile*'in, üzerinden pürmeçe tutarak hareket edeceği tonoz demirinin halatını koyverdik ve yarım saat içinde yelkenlerimizi açtık. Filikalar bizi geçidin ortasına kadar yedeklediler ve orada artık onların yardımına duyduğumuz ihtiyacı ortadan kaldırmaya yeterli bir rüzgâr almaya başladık. Filikaları derhal *L'Étoile*'i limandan çıkarmaları için gönderdik. İki fersah açıkta onu beklemek üzere rüzgâra bordamızı verdik ve şalupamızla küçük filikalarımızı gemiye aldık. Saat sekizde, artık limandan çıkmış bulunan yük gemisini görmeye başlamıştık; ama kalmış rüzgâr, ancak gece yarısından iki saat sonra onun bize ulaşmasına izin verdi. Büyük filikamız da aynı zamanda geldi ve gemiye alındı.

Gece rüzgâr patlamaları ve yağmur vardı. Günle beraber hava da açtı. Rüzgâr güneybatıdan esiyordu ve kıyının dönüşünü izleyerek biz de önce doğu-kerte-güneydoğuya sonra da kuzey-kerte-kuzeydoğuya yöneldik. Karayı rüzgâr altında bırakarak ilerlemeyi denemek ihtiyatlı olmayacaktı: Biz bunun Yeni Britanya olduğunu sanıyorduk ve görünen her şey bunu doğrulamaktaydı. Nitekim daha batıda gördüğümüz topraklar buna çok benziyordu ve bir geçit gibi görünebilecek bir açıklığın ortasında birbirinden kopuk gibi görünen ama şüphesiz birbirlerine alçak karalarla

bağlı tepeler görünüyordu. Dampierre'in Saint-Georges Körfezi adını verdiği büyük körfez için yaptığı betimleme de böyleydi ve biz de, çıkışımızdan sonraki ilk günlerde doğruladığımız gibi, onun kuzeydoğu ucunda demirlemiştik. Dampierre bizden daha talihliydi. Uğradığı yer meskûn bir bölgeydi, orada taze besinler buldu ve oranın ürünleri bu ülke hakkında büyük umutlar beslemesine yol açtı; bizse, bize ancak odun ve su sağlayabilen bir çöle düşmüştük.

Praslin Limanı'ndan çıkarken, boylamımı, orada gözlediğim Güneş tutulması hesabının verdiği boylam ile düzelttim; ikisi arasındaki fark 3° kadardı ve ben daha doğuda bulunduğumuzu tahmin etmiştim. Orada kaldığımız sürece termometre hep 22°-23° arasında kaldı; ama sıcaklık bunun düşündürebileceğinden çok daha fazlaydı. Bunun nedenini buradaki hava akımı eksikliğine bağlıyorum; bu havuz her yöne, özellikle de egemen rüzgâr yönüne kapalıydı.

ALTINCI BAŞLIK

Praslin Limanı'ndan Moluk Adaları'na kadar seyir; Boero'ya uğrayış.

Sekiz günlük bir uğraktan sonra denize açılmıştık; bu süre içinde hava hep kötüydü ve rüzgâr da hemen her zaman güneyden esiyordu. Ayın 25'inde [Temmuz 1768] rüzgâr güneydoğuya döndü ve biz de kıyıyı yaklaşık üç fersah uzaktan izleyerek ilerlemeyi sürdürdük. Kıyı yavaşça kıvrılıyordu ve bir süre sonra, açıkta aralıklı olarak dizilmiş adalar gördük. Onlarla büyük kara arasından geçtik; onlara kurmay heyetimden subayların adlarını verdim. Yeni Britanya sahillerinde ilerlediğimize şüphe yoktu. Bu kara çok yüksekti ve kıyıda güzel körfezler görülüyordu; bu körfezlerde yanan ateşler ve başka yaşam belirtileri fark ediliyordu.

Yola çıkışımızın üçüncü günü, sahra çadırlarımızı kestirerek her iki geminin mürettebatına çulluk olarak dağıttım. Daha önce de değişik zamanlarda her türlü eski malzeme dağıtımı yapmıştık. Bu zavallı insanların, bunlar olmadan bu kadar uzun süren ve birçok defa arka arkaya soğuk iklimlerden sıcak iklimlere geçmek zorunda kaldıkları, birçok defa tufan yağmuruna tutuldukları bir sefer boyunca giyinmeleri nasıl mümkün olabilirdi? Ayrıca onlara verebilecek başka bir şeyim de kalmamıştı, her şey tükenmişti. Hatta tayınlarından ekmeği biraz daha azaltmak zorunda kaldım. Zaten pek az kalan kumanyamızın bir bölümü de bozulmuştu; başka zaman olsa kalan bütün tuzlanmış yiyecekleri denize atardık; ama iyi saklanmış olanlar gibi bozulanları da yemek zorundaydık. Bunun ne zaman sona ereceğini kim bilebilirdi? İşte, hem bizi zayıf düşüren geçmişten, hem üzücü olayları her an yinelenen bugünden, hem de sonunun belirsizliğiyle çektiğimiz acıların en zalimi olan gelecekten aynı anda rahatsızdık. Kişisel acılarım başkalarınınkilerle katmerleniyordu. Ama belirtmeliyim ki, hiç kimse bunlar karşısında yıkılmadı ve en nazik durumlarda, zorluklara karşı sabır her zaman üstün geldi. Subaylar örnek oluyorlardı ve gemiciler açlıkta da bolluk dönemlerinde de geceleri eğlenmekten vazgeçmediler. Onların ücretlerini katlamak da gerekmedi.

3 Ağustos'a kadar Yeni Britanya'yı[293] sürekli olarak görüyorduk. Bu süre içinde rüzgâr fazla değildi, sık sık yağmur yağdı, akıntılar bize göre tersti ve gemiler her zamankinden daha yavaş yol alıyordu. Kıyı gittikçe batıya

kıvrılıyordu. Ayın 29'u [Temmuz 1768] sabahında o güne kadar olmadığı ölçüde kıyıya yakındık. Bu yakınlık sonucunda birkaç pirog bizi ziyarete geldi, bunlardan ikisi firkateyne, seslerini duyurabilecek noktaya kadar yaklaştılar, beş tanesi de *L'Étoile*'e yaklaştı. Her birinde beş altı zenci adam vardı, saçları kıvırcık ve yünsüydü, aralarından bazıları saçlarına beyaz pudra serpmişti. Oldukça uzun sakalları ve kollarında kolluk biçiminde beyaz süsler vardı. Ağaç yaprakları, çıplaklıklarını iyi kötü örtüyordu. Bu insanlar yapılıdırlar, çevik ve dayanıklı görünüyorlar. Bize bir tür ekmek gösteriyor ve işaretlerle bizi karaya inmeye çağırıyorlardı; biz onları gemiye çıkmaya davet ediyorduk; ama ne davetimiz ne de hatta denize attığımız birkaç kumaş parçası gemiye yanaşmaları için gerekli güveni sağlamadı. Attıklarımızı topladılar ve teşekkür yerine içlerinden biri sapanla bize bir taş fırlattı, ama taş gemiye gelmedi; biz onun yaptığına aynı biçimde karşılık vermek istemedik; kayıklarına vurarak ve bağrışarak hep birlikte uzaklaştılar. *L'Étoile*'de düşmanlığı muhtemelen daha ileriye götürdüler, çünkü birçok kez tüfek ateşi açıldığını ve bunun üzerine kaçtıklarını gördük. Pirogları uzun ve dardır, denge çubukları takılıdır. Hepsinin baş ve kıç tarafları kırmızıya boyalı heykellerle az çok süslenmiştir; bu heykeller onların becerisini onurlandıracak türdedir.

Ertesi gün, çok daha fazla sayıda geldiler ve gemiye yanaşmaktan çekinmediler. Pirogları yönetenlerin arasında reis gibi görünen birinin elinde, iki-üç ayak uzunluğunda, kırmızıya boyalı, iki tarafı topuzlu bir asa bulunuyordu. Onu iki eliyle başının üstüne kaldırdı ve bu durumda bir süre durdu. Bütün bu zenciler süslenmiş görünüyorlardı; kiminin kılları kırmızıya boyalıydı, kimilerinin kafalarında kuş tüyleri bulunuyordu; başkalarının kulaklarında bazı tahıllardan yapılma sarkık küpeler ya da boyunlarına asılı beyaz yuvarlak büyük levhalar vardı; birkaçının burun kıkırdaklarına geçirilmiş halkalar görünüyordu, ama neredeyse hepsinde bulunan bir süs, kesilmiş büyük bir kabuktan yapılma kolluklardı. Bize biraz taze besin getirmelerini sağlamak üzere onlarla alışveriş yapmak istedik. Ama kısa sürede kötü niyetleri bunda başarılı olamayacağımızı gösterdi. Kendilerine önerileni kapmaya çalışıyor ama karşılığında bir şey vermek istemiyorlardı. Onlardan ancak birkaç hintpatatesi kökü sağlayabildik. Sonunda onlara karşılıksız vermekten bıktık ve uzaklaştılar. Gece olurken iki kayık firkateyne doğru yaklaşıyordu, bir işaret olarak attığımız fişek onları hızla kaçırttı.

Ayrıca şu son iki günkü ziyaretlerinin bizi tartmak ve bir saldırı planı hazırlamaktan başka bir amaca yönelik olmadığı anlaşıldı. Ayın 31'inde, daha gün doğarken, çok sayıda pirogun karadan ayrıldığı görüldü; bunlardan bir bölümü bizim yanımızdan hiç durmadan geçip *L'Étoile*'e yöneldi; herhalde onun iki gemiden küçüğü olduğunu ve geride durduğunu fark etmişlerdi. Zenciler ok ve taşlarla saldırıyorlardı. Çatışma kısa sürdü. Bir yaylım ateşi girişimlerini bozdu, birçoğu kendini denize attı, birkaç pirog terk edilmiş olarak kaldı: o andan sonra onları bir daha görmedik.

Yeni Britanya toprakları şimdi sadece batı-kerte-kuzeybatı yönüne doğru kıvrılıyordu ve bu yörede yükseklik de hayli azalıyordu. Artık, o yüksek ve art arda sıradağlarla kaplı kıyı bitmişti; keşfetmekte olduğumuz kuzey ucu, neredeyse suya batık ve şurada burada seyrek ağaçların bulunduğu bir karaydı. Ağustos ayının ilk beş günü yağmurlu geçti. Boran ve rüzgâr patlamaları vardı. Kıyıyı ancak arada bir, parça parça ve ayrıntıları seçemeden görebiliyorduk. Ama gene de, akıntının her gün alabildiğimiz yolun bir bölümünü bizden çaldığına inanmak için yeteri kadar görebildik. Bunun üzerine, Yeni Britanya'nın kuzey ucuna serpiştirilmiş adaların oluşturduğu labirente girmek için, kuzeybatıya sonra da kuzeybatı-kerte batıya dümen kırdırdım. Ayın 4'ünde öğleden sonra iki ada birden gördük, bunların Dampierre tarafından *Matthias Adası* ve *Boranlı Ada*[294] adı verilen adalar olduğunu sanıyorum. Matthias Adası yüksek ve dağlıktır, kuzeydoğu yönünde sekiz-dokuz fersah kadar uzanır. Diğeriyse üç-dört fersahtan fazla değildir; ikisi arasında da bir adacık bulunur. Ayın 5'inde sabah saat ikide batı yönünde görür gibi olduğumuz bir ada tekrar kuzeye yönelmemize yol açtı. Yanılmamışız, saat onda, o zamana kadar yoğunluğu süren sis dağılınca güneydoğu-kerte-güneyde küçük ve alçak bu adayı gördük. O sırada akıntıların güneye ve doğuya yönelişi durdu; bunun nedeni sanki Yeni Britanya'nın kuzey ucunu geride bırakmış olmamızdı. O uca Hollandalılar *Solomaswer Burnu* adını verirler. Artık sadece 00° 42' güney enlemindeydik. Hemen her gün iskandil atmış ama dibi bulamamıştık.

Ayın 7'sine kadar oldukça kuvvetli rüzgâr altında ve güzel havada, hiç kara görmeden batıya doğru ilerledik. Ayın 7'si akşamı, gün batarken çok puslu ufuk bana batıdan batı-güneybatıya uzanan bir kara ufku gibi göründü; gece boyunca güneybatı-kerte-batı rotasını tutma kararını aldım; gün doğarken de rotamızı batıya çevirdik. Sabahleyin önümüzde, yaklaşık beş-altı fersah ilerde alçak bir kara gördük. Onun güneyinden geçmek

amacıyla batı-kerte- güneybatı ve batı-güneybatıya dümen tuttuk. Yaklaşık bir buçuk fersah yakınından geçtik. Burası yaklaşık üç fersah uzunluğunda düz bir adaydı; ağaçlarla kaplıydı ve birbirine körkayalar ve kumlalarla bağlanan birçok parçadan oluşuyordu. Bu adada çok miktarda hindistancevizi ağacı vardı ve deniz kıyısında o kadar çok kulübe görülüyordu ki, buna bakarak burada kalabalık bir nüfusun yaşadığı sonucuna varılabilirdi. Bu kulübeler yüksek, neredeyse kare ve çatıları iyi örtülüydü. Bunlar bize, kamıştan yapılmış kulübelerin çoğunluğundan daha geniş ve daha güzel göründüler, Taiti'deki evleri görür gibi olduk. Adanın çevresinde balık tutmakla meşgul çok sayıda pirogla karşılaştık; hiçbiri bizim geçişimizi görmek için en küçük bir harekette bulunmadı, buna dayanarak hiçbir merak işareti göstermeyen bu adalıların hayatlarından memnun oldukları kanısına vardık. Bu adaya *L'île des Anachronètes* adını[295] verdik. Direklerin yüksekliklerinden, bunun üç fersah batısında bir başka alçak ada[296] görünüyordu.

Gece çok karanlıktı ve güney yönünde durağan birkaç bulut orada bir kara bulunabileceğini akla getiriyordu. Gerçekten gün doğduğunda güneydoğu-kerte-güney 3° güneyde, sekiz-dokuz fersah uzakta iki küçük ada gördük. Saat sekiz buçukta, batı-kerte-güneybatıda bir başka alçak ada keşfettiğimizde onları henüz gözden kaybetmemiştik; kısa bir süre sonra da batı-kuzeybatı ile yaklaşık iki fersah uzunluğundaki bu son adanın güneybatısında uzanan, sayılamayacak kadar çok sayıda küçük adanın bulunduğunu fark ettik; bütün diğerleri aslında ağaçlarla kaplı bir alçak ve düz adacıklar zincirinden başka birşey değildi; kötü bir rastlantı. Ama daha güneyde diğerlerinden ayrılan ve daha büyükmüş gibi görünen bir başka ada daha vardı. Rotamızı bu adayla kuzeyimizde bırakmak istediğim ve *L'Echiquier*[297] adını verdiğim adacıklar takımı arasına yönelttik. Henüz ondan uzaklaşmış değildik. Bu sabahtan itibaren gördüğümüz zincir, güneydoğu yönünde başta sandığımızdan çok daha ilerilere uzanıyordu.

Daha önce belirttiğim gibi bu adanın güneyinden geçmeyi tasarlıyorduk; ama gece olurken, henüz nereye kadar uzandığını kesinlikle bilmeksizin hâlâ aynı yönde ilerlemekteydik. Aralıksız rüzgâr patlamalarıyla yüklü hava, korkmamız gereken her şeyi hiçbir zaman birarada göstermiyordu; bu sıkıntı yetmezmiş gibi geceyle beraber rüzgâr da durdu ve sabaha kadar da yeniden başlamadı. Geceyi, akıntılarla sahile sürüklenme korkusuyla endişe içinde geçirdik. İki demiri fundo etmek için hazırladım, hatta demir

halatlarını güverteye yaydım; ama bunlar hemen hemen yararsız önlemlerdi çünkü birçok defa iskandil atmamıza rağmen dibi bulamıyorduk. Bu karaların en büyük tehlikesi işte budur: neredeyse iki gemi boyu uzaklıkta resifler var ama demirleme olanağı yok. Neyse ki en azından boran patlamıyor; hatta gece yarısına doğru kuzeyden bir esintisi başladı ve bizim biraz güneydoğuya yönelmemize yaradı. Güneş yükseldikçe rüzgâr arttı ve bizi kimsenin yaşamadığını sandığım bu alçak karalardan uzaklaştırdı. En azından oraları görebilecek mesafede olduğumuz sürece ne bir ateş, ne bir kulübe, ne de bir pirog fark edebildik. Geceleyin *L'Étoile* bizden daha çok tehlikedeydi, çünkü uzun süre denetim altına alınamadı ve rüzgâr yardımına yetiştiğinde, akıntı görünür biçimde onu kıyıya sürüklüyordu. Öğleden sonra saat ikide en batıdaki adacığı geçtik ve batı-güneybatıya dümen tuttuk.

Ayın 11'inde öğleyin, 2° 17' güney enlemindeyken, güneyde Yeni Gine olduğunu sandığımız yüksek bir kıyı gördük.[298] Birkaç saat sonra daha iyi görmeye başladık. Burası yüksek ve dağlık bir kara, bu bölümünde batı-kuzeybatı yönünde uzanıyor. Ayın 12'sinde öğle vakti bize en yakın karaya yaklaşık iki fersah mesafedeydik. Bu mesafeden kıyıyı ayrıntılarıyla görmek mümkün değildi; gördüğümüz sadece 2°25' güney enleminde büyük bir körfez ve onun dip tarafında ancak direklerin yüksekliklerinden fark edilebilen alçak topraklardı. Öte yandan karaların önünden geçiş hızımıza bakarak akıntıların bize elverişli duruma geldiğini anladık; ama akıntıların bizim alınan yol tahminimizde yarattığı farkı daha kesin biçimde değerlendirmek için kıyıya daha yakın seyretmek gerekirdi. Biz kara boyunca onun on-on iki fersah açığından seyre devam ettik. Yönü hâlâ batı-kuzeybatıydı ve yüksekliği muazzamdı. Özellikle birbirine yakın iki tane çok yüksek zirve fark ettik; bunlar diğer bütün dağlardan daha yüksekti. Onlara *İki Kikloplar* adını verdik. Gelgit akıntısının kuzey-batıya yöneldiğini fark ettik. Nitekim ertesi sabah Yeni Gine kıyılarından daha uzakta bulunuyorduk, burada kıyı batıya dönmektedir. Ayın 14'ünde gün doğarken iki adayla, onların arasında gibi duran ama biraz daha güneylerinde bir adacık gördük. Bu adalar kendi aralarında düzeltilmiş doğu-güneydoğu batı-kuzeybatı doğrultusunda sıralanıyorlar; birbirlerine uzaklıkları iki fersah, yükseklikleri vasat ve her birinin büyüklüğü yarım fersahtan çok değil.

Her gün pek az ilerliyorduk. Yeni Gine kıyılarına vardığımızdan beri, oldukça düzenli biçimde öğleden sonra saat iki ya da üç gibi başlayan, doğu ya da kuzeydoğudan esen ve gece yarısına kadar süren hafif rüzgâr alıyorduk; bu rüzgârı az ya da çok uzun süren sakin hava izliyordu; bu sakin havadan sonra, karadan esen ve güneybatıdan güney-güneydoğuya kadar değişen bir rüzgâr başlıyordu; bu da öğleye doğru, iki üç saat sürecek bir sakin havayla son buluyordu. Ayın 15'i sabahı, akşam görmüş olduğumuz iki adadan batıdakini tekrar gördük. Aynı anda adalar sandığımız ve güneydoğu-kerte-güneyden batı-güneybatıya uzanan, çok alçak başka karalar keşfettik; bunların üzerinden daha gerilerde kıtanın yüksek dağlarını seçebiliyorduk. Sabah saat sekizde, pusulanın güney-güneydoğusunda kerterizini aldığımız en yüksek dağ, diğerlerinden ayrılıyordu, ona *Dev Moulineau* adını verdik. Moulineau'nun kuzeybatısındaki alçak adalardan en batıdakine de *Perikızı Alie* adını koyduk.[299] Sabah saat onda çok güçlü bir akıntının içine düştük, sular şiddetle kuzey ve kuzey-kuzeydoğuya yöneliyor gibiydi. Öylesine kuvvetliydi ki öğleye kadar gemiyi yönlendirmemizi engelledi; ve bizi çok açıklara sürüklediği için doğrultusunu kesin biçimde saptamamız mümkün olmadı. Akıntının yatağında suda yüzen birçok ağaç gövdesi, çeşitli meyveler ve büyük deniz yosunları vardı; aynı zamanda su öylesine bulanıktı ki bir sığlıkta olmaktan korktuk ama 100 kulaç derinlikte iskandil sonuç vermedi. Bu güçlü akıntı burada ya kıtadaki büyük bir ırmağı ya da Yeni Gine topraklarını kesen bir geçidin varlığını işaret ediyordu;[300] bu geçidin yönü hemen hemen kuzey-güney olmalıydı. Ay ile Güneş'in kenarları arasındaki mesafenin, Bouchage Şövalyesi ve Bay Verron tarafından oktant ile gerçekleştirilen iki ölçümü sonucunda ayın 15'inde öğleyin bulunduğumuz boylam Paris'in doğusunda 136° 16' 30" idi.[301] Praslin Limanı'ndan saptanan boylamdan bu yana sürdürdüğüm tahmin ise bundan 2° 47' farklıydı. Aynı gün 1° 17' güney enleminde bulunduğumuzu da belirledik.

Ayın 16 ve 17'si hava neredeyse sakindi, değişik yönlerden pek az rüzgâr esti. Ayın 16'sında karayı ancak sabah saat yedide görebildik, o da sadece direklerin yüksekliklerinden: çok yüksek ve sarp bir kara. O günün tamamını, akıntının etkisi altına girmiş, bir türlü rotasını tutamayan *L'Étoile*'i beklemekle geçirdik; ayın 17'sinde bizden çok uzaklaşmış bulunduğundan, onunla birleşebilmek amacıyla rotamı ona çevirdim; bu da ancak akşama doğru gerçekleşti. Gece çok boran vardı, yanı sıra tufan

yağmuru ve korkunç gök gürlemeleri. Ondan sonraki altı gün aynı ölçüde berbat geçti: hep yağmur, hep sakin hava ve birazcık rüzgâr çıktığında karşıdan esiyordu. Bu durumun neye benzediği konusunda bir fikir sahibi olabilmek için, o gün, orada bizim içinde bulunduğumuz durumda kalmış olmak gerekir. Ayın 17'sinde öğleden sonra, yaklaşık on altı fersah uzaklıkta, pusulanın güney-güneybatı 5° güneyinden güneybatı 5° batısına kadar uzanan yüksek bir kıyı gördük ve geceleyin ancak gözden kaybettik. Ayın 18'inde sabah saat dokuzda güneybatı-kerte-batıda, yaklaşık on iki fersah uzakta yüksek bir ada keşfettik; ertesi sabah onu gene gördük ve öğle vakti bu ada bizim güney-güneybatımızla güneybatımız arasında on beş-yirmi fersah mesafedeydi. Akıntılar bu son üç günde bizim tahminimizde on fersahlık bir kuzey farkı yarattı; boylam farkının ne kadar olduğunu ise öğrenemedik.

Ayın 20'sinde ekvatoru ikinci kez aştık. Akıntılar bizi karalardan uzaklaştırmaya devam ediyordu. Her ne kadar bizi karaya en fazla yaklaştıracak voltalarla ilerlesek de ne ayın 20'sinde ne de 21'inde kara görebildik. Oysa Hintelleri Denizi'ne çıkışı kaçırmamıza ve *Gilolo*[302] körfezlerinden birine girmemize yol açabilecek bir hatadan korunmak için kıyıyı bulmak ve kıyının oldukça yakınından seyrederek ilerlemek, bizim için artık çok önemliydi. Ayın 22'sinde gün doğarken o güne kadar Yeni Gine'nin gördüğümüz yerlerinin hepsinden daha yüksek bir kıyı gördük. O yöne dümen kırdık ve öğle üzeri kerterizini güney-güneydoğu 5° güney ile güneydoğu arasında saptadık; ama o noktada son buluyor gibi görünmüyordu. Ekvator çizgisini üçüncü kez aşmıştık. Kara batı-kuzeybatı yönünde uzanıyordu ve coğrafyacıların *Mabo Burnu* adını verdikleri ucuna varıncaya kadar onu gözden kaybetmemeye kararlı olarak yaklaştık. Geceleyin bir burnun önünden geçtik, bu burnun öte yanında gene çok yüksek kara, artık batı-kerte-güneybatı ve batı-güneybatı yönüne uzanıyordu. Ayın 23'ü öğleyin yaklaşık yirmi fersah uzunlukta bir kıyı görmekteydik; bunun en batıdaki bölümü bizim güneybatımızda on üç-on dört fersah mesafedeydi. Birbirinden dört fersah kadar uzakta, ağaçlarla kaplı iki alçak adaya çok daha yakındık. Yarım fersaha kadar yaklaştık; orada bizden epeyce uzaklaşmış bulunan *L'Étoile*'i beklerken, Suzannet Şövalyesi'ni silahlı teknelerimizden ikisiyle, bu iki adadan daha kuzeyde bulunanına gönderdim. Orada kulübeler göreceğimizi ve biraz taze besin sağlayabilmeyi umuyorduk. Ada boyunca uzanan, hatta doğu yönünde daha

da ileri giden bir sığlığı aşabilmek için kayıklar epey uzaktan dolanmak zorunda kaldılar. Suzannet Şövalyesi orada ne kulübe, ne yaşayan kimse, ne de taze besin bulabildi. Uzaktan bize bir köy gibi görünen, denizin yıprattığı ve mağaralar biçiminde oyduğu kayalıklardan başka bir şey değilmiş. Adadaki ağaçlar da insanın beslenmesine yarayacak bir meyve vermiyordu. O adaya bir yazıt gömüldü. Tekneler ancak akşam saat onda gemiye geri döndü. *L'Étoile* de bize ulaşmıştı. Kıyıları sürekli gördüğümüz için, burada akıntıların kuzeybatıya yöneldiğini anladık.

Teknelerimizi gemiye aldıktan sonra, güney ve güneybatıdan esen rüzgârın izin verdiği ölçüde kara boyunca ilerlemeye çalıştık. Gün batarken batıda ve batı-kerte-kuzeybatıda gördüğümüz büyük bir adanın rüzgâr üstünden geçmeyi denerken birçok volta atmak zorunda kaldık. Ertesi günün ışıkları bizi gene adanın rüzgâr altında buldu. Bu adanın beş fersah kadar bir uzunluğu olan doğu kıyısı yaklaşık kuzey-güney doğrultusundadır ve en güney ucunda alçak ve küçük bir adacık görülür. Bu adayla, burada neredeyse güneybatı-kerte-batı yönünde uzanan Yeni Gine toprağı arasında, yaklaşık sekiz fersah genişliğinde, açıklığı kuzeydoğu-güneybatı yönünde uzanan geniş bir geçit görünüyordu. Rüzgâr oradan esiyordu ve akıntı kuzeybatıya sürüklüyordu; burada hem akıntıya hem rüzgâra karşı nasıl ilerlenebilirdi? Sabah saat dokuza kadar bunu denedim. Acı içinde gördüm ki bu sonuç vermeyecekti ve adanın kuzey kıyısından dolanmak üzere rüzgârdan açma kararı aldım; böylece bu bitip tükenmek bilmeyen adalar zincirinden kurtulmak için çok elverişli bir çıkış yolundan istemeyerek vazgeçtim.

O sabah iki uyarı yapıldı. İlkinde yukardan bağırarak, ilerimizde uzun bir kırılan dalgalar dizisi olduğunu haber verdiler, derhal rüzgârı diğer kuntraya aldık. Sonrasında bu kırılan dalgalar dikkatle gözlendiğinde, şiddetli bir akıntının yarattığı dalgalar olduğu anlaşıldı ve yolumuza devam ettik. Bir saat sonra birkaç kişi baş kasara üzerinden bağırarak, altımızda dibin göründüğünü bildirdi; durum acildi, neyse ki uyarı kısa süreli oldu. Hatta eğer aynı sulardaki *L'Étoile* de iki dakika kadar bir sürede bu yüksek dibi fark etmemiş olsaydı yanlış bir uyarı olduğunu sanabilirdik. Ona bu bir mercan kayalığı gibi görünmüştü. Bazı kesimlerinde derinliğin daha da az olabileceği bu sığlığın gerisinde, hemen hemen kuzeyinden güneyine bir kumsal koy vardı. Bu koyda hindistancevizi ağaçlarıyla çevrili birkaç kulübe bulunuyordu. Bu işaret, şimdiye kadar bu kıyılarda hiçbir yerleşim

izi görmediğimizden, belitici bir öğe olarak işe yarayabilir. Öğleden sonra saat birde büyük adanın kuzeydoğu ucunu döndük; kıyı bu noktadan sonra batı ve batı-kerte-güneybatı yönünde yirmi fersahtan fazla devam ediyor. O kıyı boyunca ilerlemek için iyice orsaya getirmek gerekti; kısa bir süre sonra batıda ve batı-kerte-kuzeybatıda başka adalar gördük. Hatta gün batarken bir tane de kuzeydoğu-kerte kuzeyde gördük; kuzey-kerte-kuzeybatıya kadar uzanan körkayalar o adayla birleşiyordu: böylece bir kez daha kuşatılmıştık.[303]

O gün, Denys adındaki birinci lostromomuzu yitirdik; iskorbütten öldü. Saint-Malo'luydu ve elli yaşlarındaydı, yaşamının neredeyse tamamı krala hizmetle geçmişti. Sahip olduğu ve mesleğinde onu farklı kılan onur duygusu ve bilgiler nedeniyle ölümü herkese acı verdi. Kırk beş başka gemici daha iskorbüte yakalanmıştı; limonata ve şarap, hastalığın uğursuz ilerleyişini ancak yavaşlatabiliyordu.

Geceyi o sularda geçirdik ve ayın 25'inde gün doğarken kendimizi çepeçevre karaların ortasında bulduk. Görünürde üç geçit vardı; biri güneybatıya, ikincisi batı-güneybatıya açılıyordu, üçüncüsüyse hemen hemen doğu-batı yönündeydi. Rüzgâr sadece bu sonuncusuna yönelmemize izin veriyordu, oysa ben bunu hiç istemiyordum. Papular Adaları'nın ortasında bulunduğumuzdan hiç şüphem yoktu. Daha kuzeye düşmekten kaçınmak gerekiyordu. Daha önce de belirttiğim gibi bu durumda Gilolo'nun doğu kıyısındaki körfezlerden birine dalmaktan korkuyordum. Bu tehlikeli bölgeden çıkmanın yolu, güney enlemlere doğru ilerlemekti, oysa güneybatı geçidinin ötesinde, güneyde, göz alabildiğine açık bir deniz görüyorduk: böylece o çıkışa varmak için orsa seyrine karar verdim. Bizi çevreleyen bütün bu ada ve adacıklar çok dik ve sarp, orta yükseklikte ve ormanlarla kaplı. Meskûn olduklarına ilişkin hiçbir işaret görmedik.

Sabah saat on birde, 45 kulaç derinlikte kum dip bulduk. Bu iyi bir haberdi. Öğle vakti 00° 5' kuzey enleminde olduğumuzu saptadık, böylece ekvator çizgisini dördüncü kez aşmış oluyorduk. Akşam saat altıda, güney-güneybatı geçidine yönelebilecek konumdaydık. Bu, bütün bir gün harcanan çaba sonucunda yaklaşık üç fersah ilerlediğimiz anlamına geliyordu. Adalar ve kayalar arasında yol almamıza olanak veren ay ışığı sayesinde gece bizim için daha elverişli geçti. Kaldı ki ilk iki geçidi

bordaladığımız sürece bizim için ters olan akıntı, güneybatı geçidine yönelebildiğimizde yararlı hale geldi.

Bu gece nihayet açık denize çıkarken, içinden geçtiğimiz kanalın genişliği iki üç fersahtan fazla olamaz. Batısı oldukça yüksek adalar ve adacıklar kümesiyle çevrili. İlk gördüğümüzde, büyük adanın en batı ucu sandığımız doğu kıyıları da, uzaktan bakıldığında tek bir kitle gibi görünen küçük adalar ve kayalar topluluğundan ibaret. Bu adalar arasındaki açıklıklar ilkin güzel koylar gibi görünüyor; bu karalara yönelen her voltadan sonra bunu anlıyorduk. *Fransızlar Geçidi*[304] adını verdiğimiz bu yeni geçidin en güneyindeki adacıkları ancak sabah saat dört buçukta geçebildik. Fransızlar Geçidi 00° 15' güney enleminde ve Paris'in 128 ila 129 derece batısındadır.[305] Bu adalar denizinin ortasında güneye doğru ilerledikçe derinlik artıyor. Elde ettiğimiz iskandil sonuçları 55 ila 75 ve 80 kulaç arasındaydı, dip kurşuni kum, çamur ve çürümüş kabuklardan oluşuyordu. Kanalın bütünüyle dışına çıktığımızda attığımız iskandilde dibi bulamadık. Ondan sonra rotayı güneybatıya çevirttim.

Ayın 26'sında gün doğarken, güney-güneybatıda yeni bir ada gördük; kısa süre sonra da batı-kuzeybatıda bir başkasını fark ettik. Öğle üzeri artık içinden çıkmış olduğumuz labirent görünmüyordu; meridyende Güneş yüksekliği 00° 23' güney enlemini verdi. Ekvator çizgisini beşinci kez aşmış oluyorduk. Rüzgârı iskeleden alarak orsa seyrine devam ettik ve öğleden sonra güneydoğuda küçük bir ada gördük. Ertesi sabah gün doğarken sekiz-dokuz fersah güney-güneybatıda yüksekliği az bir ada gördük. Kuzeydoğu-güneybatı yönünde yaklaşık iki fersah boyunca uzanıyordu. Saat onda *Koca Thomas* adını verdiğimiz hatırı sayılır yükseklikte ve pek sarp bir büyük tepe göründü. Bunun güney ucunda bir, kuzey ucundaysa iki küçük adacık bulunuyor. Akıntılar da bizi kuzeye sürüklemiyordu; tersine rotamızda güney farkı saptadık. Bu koşullar, Mabo Burnu'ndan daha güneyde olduğumuzu kanıtlayan enlem ölçümüyle birleşince, nihayet Moluk Adalar Denizi'ne girmekte olduğumuza tam olarak inandım.

Aslında bu Mabo Burnu'nun hangisi olduğunu ve nerede bulunduğunu bilmek isterdim. Bunun, Yeni Gine'nin batı kesiminin kuzey ucunu sonlandıran burun olduğunu belirtiyorlar: Dampierre ve Wood Rogers onu iki farklı yere yerleştiriyor; birincisi Gilolo körfezlerinden birinde 30' güney

enlemine, ikincisiyse o büyük adanın en fazla sekiz fersah ötesine yerleştiriyor. Ama bu yörenin bütünü, küçük küçük adalarla dolu oldukça büyük bir adalar denizi; 1722 yılında buradan geçen Amiral Roggewin sayılarının çokluğu nedeniyle bunlara *Bin Adalar* adını vermişti. O halde, Gilolo'ya komşu Mabo Burnu, nasıl olur da Yeni Gine'nin bir parçası olur? Gene düşündüğümüz gibi Yeni Gine eğer, aralarındaki kanallar henüz bilinmeyen büyük adalardan oluşmuş bir bütünse bunu neresine koyacağız? Bu burun, ancak bu büyük adalardan en batıdakinin bir parçası olabilir.

Ayın 27'sinde pusulaya göre batı-kerte-güneybatı 5° güneyden batı-kuzeybatıya kadar uzanan beş-altı ada keşfettik. Gece boyunca güney-güneybatı yönünde ilerledik, bu nedenle ayın 28'i sabahında artık görünmüyorlardı. O sırada başka beş küçük ada gördük ve onlara doğru ilerledik. Öğle vakti, bizim güney-güneybatı 1° güneyimiz ile batı-kerte-güneybatı 1° güneyimiz arasında iki, üç, dört ve beş fersah uzağımızda bulunuyorlardı. Koca Thomas'ı hâlâ doğu-kuzeydoğu 5° kuzeyde yaklaşık beş fersah uzakta görebiliyorduk. Batı-güneybatıda, yedi-sekiz fersah uzaklıkta bir başka ada daha göründü. Bu yirmi dört saatte, batıdan gelir gibi görünen birçok güçlü akıntı hissettik. Bununla beraber, meridyende Güneş yüksekliği gözlemi ve kerterizler ile konum tahminimiz arasında, güneybatı-kerte-güney ve güney-güneybatı yönünde on, on bir millik bir fark ortaya çıktı. Güneybatıdaki adalarda iyi bir demirleme yeri olup olmadığını ve bu adaların işe yarar bir şeyler üretip üretmediklerini öğrenmek istedim; bu amaçla *L'Étoile*'e sabah saat dokuzda, filikasını, toplarını da takarak göndermesi emrini verdim.

Öğleden sonra neredeyse hiç rüzgâr yoktu ve filika ancak akşam saat dokuzda geri geldi. Bu adalardan ikisinde karaya çıkmışlar, ne bir yaşam ne bir tarım işareti görmüşler, ne de herhangi bir meyve bulmuşlardı. Filikadakiler gemiye dönmek üzereyken, iki denge çubuklu bir pirog içinde, tek başına bir zencinin yaklaşmakta olduğunu şaşkınlıkla fark etmişlerdi. Bir kulağında altın bir halka, silah olarak da iki mızrağı vardı. Filikaya, korkmadan ve şaşkınlık göstermeden yaklaştı. Kendisinden içecek ve yiyecek istendiğinde, su ve kendi yiyeceği olduğu düşünülen bir tür undan birazını ikram etti. Kendisine bir mendil, bir ayna ve birkaç ufak tefek eşya verildi. Bu armağanları alırken gülüyordu ve onlara hayran kalmıyordu. Sanki Avrupalıları tanıyor gibiydi; kendisinin Hollandalıların menzillerinin bulunduğu komşu adaların birinden kaçmış bir zenci olduğunu ya da balık

tutmak için gönderildiğini düşündük. Hollandalılar bu adalara *Beş Adalar* adını verirler ve zaman zaman bu adaları ziyarete izin verirler. Bize evvelce bu menzillerin yedi tane olduğunu ama ikisinin bir depremde zarar gördüğünü söylediler; bu yörede oldukça sık deprem olur. Bu adalar arasında muazzam bir akıntı var ve hiçbir demirleme yeri yok. Ağaçlar ve bitkiler aşağı yukarı Yeni Britanya'dakilerin aynı. Adamlarımız orada bir kaplumbağa yakaladılar, ağırlığı yaklaşık iki yüz libreydi.

Ondan sonra, güneye yönelen kuvvetli akıntıların etkisini duymaya devam ettik ve onlara en yakın rotayı izledik. Birçok defa dibi bulmaksızın iskandil attık; ve ayın 30'unda öğleden sonra, güneyde, çok uzakta büyük bir kara görünceye kadar, batı yönünde on-on iki fersah uzağımızda tek bir adadan başkasına rastlamadık. Bize rüzgârdan fazla yardımcı olan akıntı gece bizi ona yaklaştırdı; ayın 31'inde gün doğarken yedi, sekiz-fersah mesafedeydik. Burası S*eram Adası*'ydı. Yer yer açılmış, kısmen ormanlık kıyıları yaklaşık doğu-batı yönünde uzanıyordu; bütününü göremiyorduk. Çok yüksek bir ada: yer yer çok ulu dağlar görünüyor ve adada gördüğümüz çok sayıda ateş, hayli kalabalık olduğunun işareti. Günü ve onu izleyen geceyi, bu adanın kuzey kıyısı boyunca ilerleyerek geçirdik; batıya doğru ilerleyerek onun batı ucuna ulaşacak biçimde seyrettik. Akıntı bize uygundu ama rüzgâr pek azdı.

Burada yeri gelmişken, rüzgârlar bakımından karşılaştığımız güçlükleri belirteceğim. Moluklar'da batı musonlarına kuzey musonu, doğu musonlarına da güney musonu denir; çünkü genelde birinciler batıdan çok, kuzey-kuzeybatıdan, ikinciler ise çoğu zaman güney-güneydoğudan eser. O sırada bu rüzgârlar Papu Adaları'nda ve Yeni Gine kıyılarında da aynı biçimde egemendir; biz bunu, dört yüz elli fersah yolu almak için 36 gün harcayarak elde ettiğimiz üzücü deneyimle öğrenmiştik.

Eylül'ün birinci günü [1768], doğan günün ışıkları bize, kıyılarında birçok ateşin yanmakta olduğu bir körfezin ağzında bulunduğumuzu gösterdi. Kısa süre sonra, Malay gemileri biçiminde yelkenli iki tekne gördük. Hollanda bayrağını ve flamasını toka ettirdim, bir pare top attırdım ve bilmeden bir hata yapmış oldum. Sonradan öğrendik ki meğer Seram halkı Hollandalılarla savaştaymış, adalarının hemen hemen tamamından onları kovmuşlar. Böylece gereksiz yere körfezde bir volta gerçekleştirmiş olduk; tekneler karaya sığındı, biz de kuvvetli rüzgârdan yararlanarak yolumuza

devam ettik. Körfezin dibinde kıyılar alçak ve düz, ardında onu çevreleyen yüksek dağlar var, körfezin içinde birçok ada bulunuyor. Oldukça büyük birinin çevresinden dolanmak için batı-kuzeybatıya dümen kırmamız gerekti; bunun ucunda bir adacık ve bir kum sığlık görünüyor, ayrıca bir fersah kadar açığa uzanıyor gibi görünen körkayalar var. Bu adanın adı *Bonao*;[306] ada çok dar bir kanalla ikiye kesilmiş. Onu döndükten sonra, öğleye kadar batı-kerte-güneybatı yönünde ilerledik.

Güney-güneybatı ile güney-güneydoğu arasından esen fırtına kuvvetinde rüzgâr vardı ve günün geri kalanında *Bonao*, *Kelang* ve *Manipa* arasında, güneybatıya doğru ilerlemeyi deneyerek yol aldık. Akşam saat onda, ufukta yanan ateşlerden *Boero Adası*'na[307] vardığımızı anladık ve oraya uğrama niyetinde olduğumdan, geceyi oralarda, gidebildiğimiz ölçüde adanın yakınında ve rüzgâr altında geçirdik. Hollandalıların bu adada küçük ama taze besin bakımından hayli zengin bir ticaret merkezleri olduğunu biliyordum. Avrupa'da işlerin ne durumda olduğuna ilişkin hiçbir bilgimiz olmadığından, gelişmeleri ancak yabancılardan az çok güçlü durumda bulunacağımız bir yerde öğrenmeyi göze alabilirdik.

Gün doğarken *Cajeli Körfezi*'nin girişini gördüğümüzde sevinç gösterileri durmak bilmedi. Hollandalıların yerleşimi buradadır; çektiğimiz sefaletlerin son bulacağı yer burasıydı. Praslin Limanı'ndan ayrıldığımızdan bu yana iskorbüt hastalığı bizi kırıp geçiriyordu; hiç kimse bundan bütünüyle etkilenmediğini söyleyemezdi ve mürettebatın yarısı hiçbir iş yapabilecek durumda değildi. Denizde sekiz gün daha geçirecek olsaydık eğer, bu birçok kişinin hayatına mal olur ve hemen herkesin sağlığının bozulmasına yol açardı. Kalan yiyecekler öylesine çürümüş ve öylesine koku yayıyordu ki, cefalı günlerimizin en zor anları, işte bu iğrenç ve sağlıksız besinleri yeme zamanını belirten çan seslerinin duyulduğu anlardı. Bu durum, Boero kıyılarının güzel görünümünü bizim gözümüzde ne kadar da cazip hale getiriyordu! Gece yarısından başlayarak, Moluk Adaları'nın dolup taştığı rayihalı bitkilerden kaynaklanan hoş bir koku denizde fersahlarca uzaktan duyulmaya başladı ve bize acılarımızın sonunu müjdeleyen ön işaret gibi geldi. Körfezin sonunda oldukça büyük bir kasabanın ve önünde demirlemiş gemilerin varlığı, kasabayı çevreleyen çayırlarda dolanan hayvanların görülmesi, benim de paylaştığım ve mümkün değil anlatamayacağım mutluluk taşkınlıklarına yol açtı.

Kuzey ucu *Lissatetto Burnu*, güneydoğu ucuysa *Rouba Burnu* olarak adlandırılan körfeze girmezden önce birçok volta gerekti. Ancak saat onda rotamızı kasabaya çevirebildik. Körfezde çok sayıda tekne seyir halindeydi. Hollanda bayrağını toka ettirdim ve bir pare top attırdım; kimse gemiye doğru gelmedi; onun üzerine kendi filikamı, geminin önünde iskandil atması için gönderdim. Körfezin güneydoğu kıyısındaki bir sığlıktan endişeliydim. Saat yarımda, Yerliler tarafından sürülen bir pirog gemiye yaklaştı, teknedeki reis Felemenkçe kim olduğumuzu sordu ama gemiye çıkmayı reddetti. Bu sırada, önümüz sıra iskandil atan filikanın işaretlerine göre, bütün yelkenler açık ilerlemekteydik. Kısa bir süre sonra bizi endişelendiren sığlığı gördük. Deniz alçalmış durumdaydı ve tehlike açıkça görünüyordu. Bu, mercanlarla karışık bir kayalar zinciriydi; körfezin güneydoğu kıyısında Rouba Burnu'nun iç tarafında yaklaşık bir fersah uzağından başlıyor ve güneydoğudan kuzeybatıya doğru yarım fersah uzanıyordu. Bu sığlığın ucundan dört filika boyu beride derinlik beş-altı kulaçtır; dip mercandır, kötüdür; oradan hemen on yedi kulaç derinliğe geçilir, dip kum ve çamurdur. Saat on ile demir attığımız bir otuz arasında rotamız, üç fersah boyunca, güneydoğu yönündeydi. Ticaret merkezinin (Locanın) karşısında, birçok küçük Hollanda teknesinin arasında, kıyıya yaklaşık yarım fersah mesafede demirledik. Altımızda 27 kulaç su vardı, dip kum ve çamurdu ve aşağıdaki kerterizleri aldık.

Lissatetto Burnu, kuzey 4° doğu, iki fersah.

Rouba Burnu, kuzeydoğu 2° doğu, yarım fersah.

Bir yarımada, batı-kerte-kuzeybatı 1° batı.

Yarımadanın açığında yarım fersahtan fazla uzanan körkayaların ucu, kuzeybatı-kerte-batı.

Hollanda ticaret merkezinin binası, güney-kerte-güneybatı 5° batı.

L'Étoile de bizim yanımızda, daha batı-kuzeybatıda demirledi.

Henüz demirlemiştik ki biri Fransızca bilen, silahsız iki Hollanda askeri, ticaret merkezinin yöneticisi adına, bana, limana giriş için sadece Hollanda [Hintelleri] Kumpanyası gemilerine izin verildiğini[308] bilmem gerektiğine göre, buraya hangi amaçla geldiğimizi sormak üzere gemiye çıktı. Erzak gereksinimimizin, bizi, yabancı gemilerin Moluk Adaları limanlarına

uğramasını yasaklayan antlaşmaları göz ardı ederek, ulaşabileceğimiz ilk limana uğramak zorunda bıraktığını ve çok acilen gereksindiğimiz yardımların sağlanmasından sonra hemen buradan ayrılacağımızı bildirmek üzere bir subayımı o iki askerle birlikte yöneticiye gönderdim. İki asker kısa bir süre sonra yeniden geldi ve bana Amboine[309] valisi imzalı bir emir iletti. Boero ticaret merkezi yöneticisi doğrudan ona karşı sorumludur. Bu emirle vali, ticaret merkezi sorumlusunun limana herhangi bir yabancı gemiyi kabul etmesini kesinlikle yasaklıyordu. Yönetici aynı anda benden, oraya uğrayışımın nedenlerini içeren yazılı bir beyan talep ediyordu. Bunu amirine göndererek, bizi buraya kabul edişinin doğru bir davranış olduğunu kanıtlamak amacındaydı. Bu haklı bir talepti, imzalı bir belge vererek yerine getirdim. Bu belgede Malvinas Adaları'ndan hareket ettikten sonra, Güney Denizi'nden geçerek Hintelleri'ne varma amacını güttüğümü, ters musonların ve erzak yetersizliğinin Filipin Adaları'na ulaşmamızı engellediğini ve ilk Moluk limanından gerekli yardımı almaya zorladığını, bu yardımı en saygın değer olan insanlık adına talep ettiğimi belirttim.

O andan sonra hiçbir zorlukla karşılaşmadık; yönetici, kendi kumpanyasına karşı kurallara uygun davranmıştı, durumu kabullendi, elindeki olanakları sanki oranın efendisiymiş gibi bize açtı. Saat beşe doğru birçok subayla birlikte kendisini ziyaret etmek üzere karaya çıktım. Bizim oraya gelişimizin yaratmış olması muhtemel sıkıntıya rağmen bizi çok iyi karşıladı. Hatta bizi yemeğe davet etti ve tabii kabul ettik. İştahımız ve yemekleri yutuşumuzun görüntüsü, kendisine, aç olduğumuza ilişkin beyanımızın doğruluğunu sözlerimizden daha iyi kanıtladı. Bütün Hollandalılar kendilerinden geçmişti, bize kötülük yapmaktan çekindiklerinden yemeklere el sürmüyorlardı. Salataların ve iyi bir yemeğin o durumdaki insanlar üzerinde yaptığı etkiyi anlamak için denizci olmak ve bizim aylardır çektiğimiz kahırları çekmiş olmak gerekir. O akşam yemeği benim için bütün yaşamımın en lezzetli anlarından biri olmuştur; öte yandan gemilere de herkesin bizim kadar iyi bir yemek yiyebilmesi için gerekli şeyleri göndermiş olmam mutluluğumu katlıyordu.

Mürettebata taze et yedirebilmemiz için orada kalışımız süresince her gün geyik verilmesi, yola çıkarken de on sekiz sığır, birkaç koyun ve istediğimiz kadar kümes hayvanı teslim edilmesi kararlaştırıldı. Ekmeğin yerini pirinç dolduracaktı; pirinç Hollandalıların besinidir. Adalılar *sagu*[310] ekmeği ile beslenirler; bunu, aynı adla andıkları bir palmiyenin göbeğinden elde

ederler; bu ekmek *cassave*'a[311] [kasav] benzer. Bizim için çok yararlı olacak bol miktarda sebze elde edemedik, çünkü oranın insanları bunlardan yetiştirmiyorlardı. Kumpanya'nın temsilcisi hastalarımız için, bostanından bir miktar sebze vermeyi kabul etti.

Burada her şey doğrudan ya da dolaylı, Kumpanya'nın malıdır; küçük ve büyükbaş hayvanlar, tahıllar ve her türlü erzak. Sadece Kumpanya satar ve satın alır. Gerçi adalılar bize kümes hayvanları, keçi, balık, yumurta ve biraz da meyve sattılar; ama bu satıştan sağladıkları paranın, uzun süre ellerinde kalmayacağı kesindir. Hollandalılar pek uyduruk ama o kadar ucuz olmayan pılı pırtılarla bu parayı onlardan almayı bileceklerdir. Geyik avı bile serbest değildir, bu hak sadece kumpanya temsilcisine aittir. Avcılarına üç atımlık barut ve kurşun verir, buna karşılık iki hayvan avlayıp getirmek zorundadırlar; her hayvan için onlara altışar *sol* ödenir. Eğer tek bir avla dönerlerse, bundan kendilerine verilen barut ve kurşun bedeli düşülür.

Ayın 3'ünde sabahtan, hastalarımızı, orada kaldığımız sürece yatmaları için karaya indirdik. Gene her gün mürettebatın büyük bölümüne dolaşmaları ve eğlenmeleri için izin veriyorduk. Gemilerin su ikmalini ve muhtelif taşıma işlerini, kumpanya temsilcisinin yevmiye ile bize kiraladığı tutsaklara yaptırttım. *L'Étoile* bu süre içinde ana direklerinin, tehlikeli biçimde gevşeyen destemoralarını onardı. Limana vardığımızda çifte demir atmıştık; ama Hollandalıların dibin elverişliliği, karadan ve denizden esen rüzgârın düzenliliği konusunda söylediklerine bakarak, ikinci demirimizi vira ettik. Gerçekten Hollanda gemileri tek demirdeydi.

Burada kaldığımız sürece dünyanın en güzel havası vardı. Günün en sıcak anında termometre düzenli biçimde 23°'ye yükseliyor, gündüzleri kuzeydoğu ve güneydoğudan esen hafif rüzgâr akşama doğru değişiyor ve karadan esmeye başlıyordu, geceler de çok serin geçiyordu. Adanın iç taraflarını da görmek olanağı bulduk; sürek avıyla birçok geyik avlamamıza izin verildi, bundan çok keyif aldık. Ülke pek güzel; korular, ovalar ve vadilerinden güzel ırmakların aktığı tepelerle süslü. Buraya ilk geyikleri Hollandalılar getirmişler, eti pek lezzetli bu hayvanlar burada hızla çoğalmışlar. Çok sayıda yaban domuzu ve birkaç tür de av kuşu var.

Boëro ya da Burro Adası boyutlarının doğudan batıya yaklaşık on sekiz fersah, kuzeyden güneye de on üç fersah olduğu söyleniyor. Evvelce bu ada

Ternate[312] kralına boyun eğmişti ve ona vergi veriyordu. Başlıca yerleşimi *Cajeli*'dir, aynı adı taşıyan körfezin içinde, *Soweill* ve *Abbo* ırmakları arasında yaklaşık dört mil genişliğindeki bataklık bir ovada yer alır. Bu sonuncu ırmak adanın en büyüğüdür, ama suları çok bulanıktır. Burada karaya çıkış çok rahatsızdır, özellikle deniz alçalmış olduğunda filikalar kıyının çok açığında kalmak zorundadır. Hollanda konağı ve evvelce adanın değişik yerlerine dağılmış bulunan, şimdiyse ticaret merkezinin çevresinde toplanmış on dört Yerli konutu Cajeli kasabasını oluşturur. Evvelce burada kâgir bir kale inşa edilmiş bulunuyordu; 1689 yılında bir patlama sonucu yıkıldı ve o tarihten beri kazıklardan yapılma zayıf bir duvarla korunuyor; iyi kötü bir batarya biçiminde altı tane küçük kalibreli topu var; buna *Savunma Kalesi* adını veriyorlar; ben bunu bir takma ad olarak aldım. Temsilcinin komutasındaki askeri birlik bir çavuşla yirmi beş erden oluşuyor; adanın tamamında beyazların sayısı elliyi geçmiyor. Yerlilerin yaşadığı adaya yayılmış birkaç başka yer daha var, adada pirinç yetiştiriliyor. Biz oradayken üç geminin gelişiyle Hollanda kuvvetleri artmış bulunuyordu; bunlardan en büyüğü *Draak*, on dört toplu bir *sénault*[313] idi ve Kop-le-Clerc adında bir Sakson'un komutasındaydı. Mürettebatı elli Avrupalıdan oluşuyordu ve Moluk Adaları'na özellikle Papu ve Seram'a doğru bir sefere çıkmıştı.

Ülkenin yerlileri ikiye ayrılır: Maures'lar [Mor'lar] ve Alfour 'lar [Alfur'lar]. Maures'lar ticaret merkezinde toplanmışlardır ve bütünüyle Hollandalılara bağımlıdırlar; Hollandalılar onlarda yabancı uluslara karşı büyük bir korku yaratmış. Muhammed'in yasasının gayretli takipçileridirler, yani sık sık yıkanırlar, hiç domuz eti yemezler ve besleyebilecekleri kadar kadınla evlenirler. Buna bir de çok kıskanç göründüklerini ve kadınları kapalı tuttuklarını ekleyiniz. Gıdaları sagu, bazı meyveler ve balıktır. Bayram günlerinde Kumpanya'nın onlara sattığı pirinçle şölen yaparlar. Reisleri ya da *orencaie*'ler [oranke] her zaman kumpanya temsilcisinin yanındadır, temsilci onlara karşı belli bir saygıyla davranır görünmekte ve onların aracılığıyla halkı denetim altında tutmaktadır. Kumpanya, halkın bu önde gelenleri arasına bir kıskançlık mayası atarak genel bir esaret düzeni kurmayı başarmıştır ve burada Yerlilere karşı izlediği siyasa, diğer bütün ticaret merkezlerindekinin aynıdır. Eğer reislerden biri bir gizdüzen kurmaya kalkışırsa, bir diğeri onun farkına varır ve hemen Hollandalılara haber verir.

Ayrıca bu Maures'lar çirkin ve tembeldir ve pek savaşkan da değildirler. Kimi zaman iki üç yüz kişilik birlikler halinde gelip, evlerini yakan, taşıyabildiklerini alıp götüren, özellikle de tutsak alan Papulardan çok korkarlar. Üç yıl önceki son saldırılarının anısı henüz tazeydi. Hollandalılar, Boëro yerlilerine tutsak muamelesi yapmazlar. Kumpanya ihtiyacı olan tutsakları ya Selebes ya da Seram'dan sağlar. Bu iki adanın halkı, karşılıklı olarak birbirlerini satar.

Alfour'lar özgürdür ama Kumpanya'nın düşmanı da değildirler. Bağımsız olmaktan memnun, Avrupalıların özgürlükleri karşılığında verdikleri ya da sattıkları o ıvır zıvıra yüz çevirirler. Adanın içini kaplayan ulaşılmaz dağların şurasında burasında dağınık yaşarlar. Sagu, meyve ve avla beslenirler. Dinlerinin ne olduğu bilinmiyor; sadece Muhammedi olmadıkları söyleniyor, çünkü hem domuz besliyor hem de yiyorlar. Arada bir Alfour'ların reisleri kumpanya temsilcisini ziyarete gelirler; ama gelmeseler de olur.

Bu adada evvelce baharat üretilir miydi bilmiyorum; ama şimdi üretilmediği kesin. Kumpanya bu merkezden sadece ak ve kara abanoz ile marangozlukta çok aranılan birkaç başka ağaç temin ediyor. Ayrıca güzel bir de biber ağacı var; onu görmekle, bu türün Yeni Britanya'da yaygınlığını anlamış olduk. Meyve pek az: hindistancevizi, muz, kızmemesi, birkaç limon türü, turunç ve pek az da ananas. *Ottong* ve *sago borneo* adı verilen çok güzel bir arpa türü yetişiyor; bu arpadan bizim hiç hoşlanmadığımız bir bulamaç yapıyorlar. Ormanlarında çok sayıda, çok çeşitli ve güzel giysili kuşlar yaşıyor; bunlar arasında en güzelinden papağanlar da var. Burada, yavrularını karnının alt tarafındaki bir tür cep içinde taşıyan o yaban kedisi türü ile çok geniş bir kanat açıklığına sahip o yarasalar, bir koyunu yutabilen canavar gibi yılanlar ve bir de ağaçlarda yaşayan ve gözlerini, havaya bakan insanların gözlerine diken o yüz defa daha tehlikeli yılandan da bulunuyor. Bu sonuncusunun sokmasına karşı hiçbir panzehir bilinmiyor; biz geyik avı sırasında bunlardan iki tanesini öldürdük. Kıyıları hemen her yerde gür yapraklı ağaçlarla kaplı Abbo Irmağı, hayvanları ve insanları yutan dev timsahlarla dolu. Bunlar geceleri ortaya çıkıyorlar; piroglardan kaptıkları insanlar bile olmuş. Yanan meşalelerle yaklaşmaları önleniyor. Boëro kıyılarında güzel kabuklar enderdir. Hollandalılar için bir ticari meta olan bu değerli kabuklar Seram kıyılarında, Amblaw ve

Banda'da bulunuyor; oradan Batavia'ya sevk ediliyor. En güzel *catakoi*[314] [katakua] türü de gene Amblaw'da bulunuyor.

Kumpanya temsilcisi Henri Ouman orada bir hükümdar gibi yaşıyor. Konağının hizmetinde yüz tutsağı var ve hem vazgeçilmez nitelikteki nesnelere hem de keyif nesnelerine bol miktarda sahip. Kendisi tacir yardımcısı konumunda, bu rütbe Kumpanya'nın sıradüzeninde üçüncü sırada geliyor. Batavia'da doğmuş ve Amboine doğumlu Avrupalı bir kadınla evli. Bize karşı davranışını ne kadar övsem azdır. Bizim buraya gelişimiz onun için hiç şüphe yok ki bir bunalım nedeni olmuştu, ama zeki bir adam gibi davrandı. Üstlerine karşı kurallara bağlı kaldığını kanıtlayacak önlemi aldıktan sonra, kaçınamayacağı her şeyi zarafetle yaptı, içten ve cömert bir adam gibi davrandı. Evi, bizim evimizdi, orada her an yiyecek ve içecek bulabiliyorduk; bu derecede bir eli açıklık özellikle hâlâ açlık hisseden birileri için çok değerlidir. Ayrıca bizim için iki törensel yemek verdi; böylesine önemsiz bir yerde bu şölenlerdeki temizlik, zarafet ve yemeklerin nefaseti bizi şaşırtmıştır. Bu onurlu Hollandalının evi güzeldir, tamamıyla Çin tarzında ve incelikle döşenmiştir. O evde her şey serinlik verecek biçimde düzenlenmiştir, bahçelerle çevrilidir ve bahçelerin içinden bir ırmak geçer. Deniz kıyısından buraya, büyük ağaçlıklı bir yoldan gelinir. Çin tarzında giyimli karısı ve kızları evin yüz akıdırlar. Günlerini, damıtmak üzere çiçekler derlemekle, demetler düzenlemekle, tembul hazırlamakla geçirirler. Bu hoş evde solunan hava güzel rayihalarla doludur, orada çok severek uzun zaman geçirmek isterdik. Bu dingin ve tatlı varoluş, on aydan beri sürdürmekte olduğumuz o korkunç yaşamla ne büyük bir çelişki yaratıyor!

Bu Avrupa yerleşimini görmenin Auturu üzerinde yarattığı etki konusunda da bir şey söylemeliyim. Bizim gibi giyinmiş insanlar, evler, bahçeler, çok sayıda ve çok çeşitli evcil hayvanlar karşısında hayli şaşırmış olması akla yakın gelir. Kendisi için yeni bütün bu nesnelere dikkatle bakmaktan yorulmadı. Özellikle bu içten konukseverliğe ve dostluğa hayran kaldı. Herhangi bir değiş tokuş görmediğinden, bizim ödeme yaptığımız aklına gelmiyordu, her şeyin bize verildiğini sanıyordu. Ayrıca Hollandalılara karşı da çok zekice davrandı. Önce onlara, ülkesinde bir reis olduğunu ve zevki için dostlarıyla yolculuk ettiğini anlatmakla başladı. Ziyaretlerde, sofrada, gezintilerde bizi aynen taklide gayret ediyordu. İlk ziyaretimde onu yanıma almayışımı dizlerinin içe dönük olmasına

bağlamıştı ve onları düzeltmek için gemicilerin dizlerinin üstüne çıkıp ezmelerini istiyordu. Bize sık sık Paris'in bu merkez kadar güzel olup olmadığını da sordu.

Bu sırada, ayın 6'sında öğleden sonra, gemilere pirinç, hayvanlar ve diğer bütün taze yiyecekleri yüklemiştik. İyi yürekli temsilcinin önümüze koyduğu hesap oldukça yüklüydü; ama bize fiyatların Kumpanya tarafından belirlendiği ve bu tarifenin dışına çıkılamadığı konusunda güvence verildi. Kaldı ki yiyecekler de çok nitelikliydi; sığır ve koyun benim bildiğim hiçbir sıcak ülkede bu kadar iyi değildir, kümes hayvanlarına gelince gerçekten ender bulunur nitelikteydiler. Boëro tereyağının buradaki ününü, Brötonlar hak edilmiş bulmadılar. Ayın 7'si sabahı hastaları gemilere bindirdim ve akşam, karadan esen hafif rüzgârla hareket etmek için her şey hazırdı. Boëro'nun taze besinleri ve güzel havası iskorbütlü hastalarımızda gözle görülür bir iyileşme sağlamıştı. Her ne kadar sadece altı gün olsa da, karada geçirilen bu süre, onları artık gemide de iyileşmeye devam edecek, ya da hiç olmazsa onlara verebileceğimiz taze besinler yardımıyla daha da kötüleşmeyecek bir duruma getirmişti.

Kuşkusuz hem onlar hem de sağlıklı insanlar için burada kalışımızı uzatmak daha iyi olurdu, ama doğu musonlarının sonu Batavia'ya doğru yola çıkmakta acele etmemizi gerektiriyordu. Eğer rüzgâr değişirse oraya varmamız mümkün olmazdı, çünkü o durumda ters rüzgârlarla mücadeleden başka, egemen musonların yasasına uyan akıntılarla da başa çıkmak gerekecekti. Aslında akıntıların bir ay boyunca bir önceki yönü izlemeye devam ettiği doğrudur; ama genel olarak ekim ayında gerçekleşen muson değişimi, bir ay gecikebileceği gibi vaktinden önce de meydana gelebilir. Eylülde rüzgâr azdır ama ekim ve kasım aylarında da daha da azalır. Bu rüzgârsız mevsimdir ve Amboine Valisi de kendisine bağlı adaları o mevsimde dolaşır. Haziran, temmuz ve ağustos çok yağışlıdır. Doğu musonu Seram ve Boëro'nun kuzeyinde, genel olarak güney-güneydoğu ile güney-güneybatı arasından eser; Amboine ve Banda adalarındaysa doğu ile güneydoğu arasından gelir. Batı musonunun estiği yön batı-güneybatıdan kuzeybatıya kadar değişir. Nisan ayı batı rüzgârlarının çoğunlukla son bulduğu dönemdir, o boranlı musondur; doğudan esense yağmurlu musondur. Kaptan Clerk, Amboine'a girebilmek için bütün temmuz ayı boyunca onun önlerinde boş yere dolaştığını anlatıyor; o sırada sürekli

yağmurlar bütün mürettebatını hasta etmiş. Biz de işte Praslin Limanı'nda aynı havada öylesine ıslanmıştık.

Bu yıl Boëro'da, 7 Haziran'da, sonra da 12 Temmuz ve 27 Temmuz tarihlerinde nerdeyse ardı ardına üç yer sarsıntısı oldu. Biz de o ayın 22'sinde Yeni Britanya'da bir deprem hissetmiştik. Dünyanın o yöresindeki depremler, seyir açısından korkunç sonuçlar yaratır. Kimi zaman adaları ya da kumlaları yok eder; kimi zaman da olmayan yerde yenilerini yaratır ve bu alışverişten kimse kârlı çıkmaz. Her şey olduğu gibi kalsa denizciler için çok daha yararlı olurdu.

Ayın 7'sinde öğleden sonra, her şey gemilere alınmıştı ve yelken açmak için artık sadece karadan esecek rüzgârı bekliyorduk. Ancak akşam saat sekizde hissedilmeye başladı. Bir filikayı hemen bir meşaleyle güneydoğu kıyısındaki sığlığın ucuna gönderip orada demirlettirdim. Bulunduğumuz demirleme yerinde demirin dipte iyi tutunduğunu söylerken bizi aldatmamışlar. Çok uzun bir süre bocurgatla boşuna çaba sarfettik; hatta tornavira[315] halatı koptu ve demirimizi, gömülmüş bulunduğu yapışkan çamurdan ancak katranlanmamış halat makaralarının yardımıyla alabildik. Sonunda saat on birde yelken açabildik. Sığlığın ucunu döndükten sonra filikalarımızı gemiye aldık, L'Étoile de kendi kayıklarını aldı ve Cajeli Körfezi'nden çıkmak için, sırasıyla kuzeydoğu, kuzeydoğu-kerte-kuzey ve kuzeybatıya dümen kırdık.

Burada kalışımız sırasında Bay Verron gemide birçok uzaklık gözlemi yapmıştı, bunların ortalama sonucu bu körfezin boylamını belirlemesini sağladı ve onu, Yeni Britanya'da saptadığımız boylamdan buraya kadar sürdürdüğümüz tahminlere kıyasla 2° 53' daha batıya yerleştirdi. Ayrıca Moluk Adaları'nda akla uygun olarak gerçek Avrupa tarihini kullanılıyor bulduk; biz Dünya'nın çevresinde Güneş'in yönünü izlediğimizden o tarihe göre bir gün kaybediyorduk. Hintelleri'nde 7 Çarşamba yerine 8 Perşembe günü yaşanıyordu, bunu belirttikten sonra ben gene de seyir defterimizi aynı biçimde tutmaya devam edeceğim. Seyir defterimde tarihi, Fransa Adası'na varınca düzelteceğim.

YEDİNCİ BAŞLIK

Boëro'dan Batavia'ya kadar rota.

Her ne kadar Hollandalıların, Moluk Adalar Denizi'nde seyri gerçekte olduğundan daha tehlikeli gibi gösterdiklerine inanıyor olsam da, engeller ve zorluklarla dolu olduğunu bilmiyor değildim. Bizim için zorlukların başında, elimizde bu yöreye ait güvenilir hiçbir haritanın olmayışı gelir; Hintelleri'nin bu bölümüne ait Fransız haritaları, gemilere yol göstermekten çok onları kaybetmeye yarar. Boëro'daki Hollandalılardan ancak muğlak ve çok yetersiz bilgiler alabilmiştim. Oraya vardığımızda *Draak* adlı gemi, bir mühendisi Macassar'a götürmek üzere bir iki gün içinde harekete hazırlanıyordu, oraya kadar ben de onu izlemeyi hesaplıyordum. Ama temsilci bu gemiye, bizim limandan ayrılışımıza kadar Cajeli'de kalma emrini verdi. Böylece oradan yalnız ayrılmak durumunda kaldık ve rotamı Boëro'nun kuzeyine geçmek ve Hollandalıların *Button's strat* adını verdikleri Button[316] Boğazı'na varacak şekilde çizdim.

Boëro kıyılarının yaklaşık bir buçuk fersah açığından yol aldık ve öğleye kadar akıntı hissedilir hiçbir sürüklenme yaratmadı. Ayın 8'inde sabahleyin Kilang ve Manipa adalarını gördük. Cajeli Körfezi'nin çıkışındaki alçak karalardan sonra, kıyı çok yükselerek batı-kuzeybatı ve batı-kerte-kuzeybatı yönünde uzanıyor. Ayın 9'u sabahında Xullabessie Adası'nı gördük. Pek önemli bir ada değil, Hollandalıların orada, *Claverblad* ya da *le Trèfle*[317] adında bir tabyada ticaret merkezi var. Garnizon, bir çavuşla yirmi beş erden oluşuyor, bunlar sadece bir muhasebeci olan Bay Arnold Holtman'ın emri altındalar. Bu ada evvelce Amboine yönetimine bağlıyken şimdi Ternate'ye bağlı. Boëro Adası kıyıları boyunca ilerlerken pek az rüzgâr alıyorduk ve rüzgârlar aşağı yukarı körfezdeki düzen içinde değişiyordu; bu iki gün içinde akıntılar bizi sekiz fersah kadar batıya sürükledi. Sık sık aldığımız kerterizlerle bu farkı kesin olarak saptayabildik. Son gün biraz da güneye sürüklendik, ayın 10'unda öğle vakti yapılan Güneş yüksekliği ölçümü bunu kanıtladı.

Boëro kıyılarını en son ayın 9'unda gün batarken görmüştük. Açıklarda güney ile güney-güneybatı arasında esen oldukça kuvvetli rüzgârlar bulduk ve hissedilir dip dalgaları arasından geçtik. Rüzgâr izin verdiğinde, *Wawoni*

ile *Button* arasında karaya yaklaşmak ve bu adı taşıyan boğazdan geçmek üzere güneybatıya yöneldim. Bu mevsimde Button'un doğusundan geçmenin tehlikeli olduğu, rüzgâr ve akıntıların etkisiyle kıyıya sürüklenme olasılığı bulunduğu söyleniyor; o takdirde kıyıdan açılabilmek için batı musonunun iyice egemen olmasını beklemek gerek. Bunu bana bir Hollandalı denizci söyledi; ben doğruluyor değilim. Ama şimdi bilerek konuşan biri olarak boğazdan geçişin, *Toukanbessie* adı verilen körkayaların ister güneyinden ister kuzeyinden geçilsin, diğer rotaya göre tercih edilmesi gerektiğini kesinlikle söyleyebilirim; o rota görünen ve görünmeyen birçok tehlikeyle doludur ve kıyı kılavuzları için bile korku vericidir.[318]

Ayın 10'u sabahleyin, Julien Launai adındaki terzi gemide iskorbütten öldü. Nekahet dönemine girmek üzereydi, hayat-suyuyla iki sarhoşluk onun sonu oldu.

Ayın 11'inde sabah saat sekizde, batı-kerte-güneybatıdan güneybatı-kerte-güney-5° batıya kadar uzanan karayı gördük. Saat dokuzda bunun Wawoni Adası olduğunu anladık; özellikle ortası yüksek bir ada. Saat on birde Button'un kuzey bölümünü gördük. Öğle vakti 4° 6' güney enlemini saptadık. O sırada Wawoni'nin kuzey ucu batı-5° kuzeyimizde, güney ucu da güneybatı-kerte-batı-4° batımızda yaklaşık sekiz-dokuz fersah uzakta kalıyordu. Button'un kuzeydoğu ucu, güneybatı-kerte-batı-4° batımızda yaklaşık dokuz fersah uzaklıktaydı. Öğleden sonra Wawoni'nin iki fersah yakınına kadar geldik, sonra tekrar açıldık ve bütün gece boyunca, Button Boğazı girişinin rüzgâr üstüne gelmek ve sabahleyin boğaza girmeye hazır olmak amacıyla volta seyri yaptık. Nitekim ayın 12'sinde sabah saat altıda boğaz bize göre kuzeybatı-kerte-batı ile batı-kuzeybatı arasında kalıyordu; rotayı Button'un kuzey ucuna çevirdim. Aynı anda filikaları suya indirdim ve yedekte bağlı tuttum. Saat dokuzda, saat on buçuğa kadar süren, sonra öğle üzeri yeniden başlayan kuvvetli bir rüzgâr altında boğaza girdik.

Bu boğaza girerken Button Adası'na yaklaşmak doğru olur; adanın kuzey ucu orta yüksekliktedir ve birçok tepeyle bölünmüştür. İskele tarafında girişi meydana getiren burun bir yalıyardır. Bu yalıyarın önünde suyun düzeyinin üzerinde görünen oldukça yüksek birkaç beyaz kaya bulunur, doğusunda da güzel bir köy vardır; bu koyda yelkenle seyir halinde bir küçük tekne gördük. *Wawoni*'nin buna karşılık gelen ucuysa alçaktır,

oldukça düzdür ve batı yönünde uzanır. Şimdi Selebes toprakları karşımızdadır; bu büyük adayla Wawoni arasında kuzeye açılan bir geçit görünür, buna aldanmamak gerek, asıl geçit güneydekidir, buysa nerdeyse kapalı gibi görünür, içinde uzakta birçok adacıklardan oluşan bir alçak kara farkedilir. Boğazda ilerledikçe Button'un kıyılarında büyük yuvarlak burunlar ve güzel girintiler belirir. Bu burunlardan birinin açığında iki kaya vardır, uzaktan bakıldığında bunlar, biri oldukça büyük diğeri daha küçük iki yelkenli gemi sanılır. O kayaların yaklaşık bir fersah doğusunda ve kıyıdan çeyrek fersah açıkta atılan iskandil, derinliğin 45 kulaç, dibin ise kum ve çamur olduğunu gösterdi. Boğaz girişten itibaren ilkin güneybatıya sonra güneye doğru uzanır.

Öğle vaktinde 4° 29' güney enlemini ölçtük, o sırada o iki kayanın biraz ilerisinde bulunuyorduk. Bu kayalar bir adacığın açığında kalıyorlar, o adanın ardında da büyük bir girinti bulunuyor. Orada, dörtköşe bir sandık biçiminde bir tekne gördük, yedeğinde bir de pirog vardı. Kıyının yakınında yelken ve kürekle yol almaktaydı. Boëro'da gemiye almış olduğumuz ve dört yıldır Hollandalılarla Moluk Adalar Denizi'nde seyreden bir Fransız gemici bize bunların, satmak üzere tutsak peşinde koşan yerli korsanlar olduğunu söyledi. Bizimle karşılaşmaktan rahatsız oldukları seziliyordu. Yelkenlerini indirdiler ve teknelerini sırıkla, adacığın arkasında karaya çektiler.

Boğazda yolumuza devam ettik. Rüzgârlar da aynı geçit gibi döndü ve derece derece güneybatıdan güneye yönelmemizi sağladı. Öğleden sonra saat ikide gelgit akıntısının bize ters yöne dönmeye başladığını fark ettik; o sırada deniz, kıyıdaki ağaçların diplerini örtüyordu, bu durum burada akıntının, en azından bu mevsimde kuzeyden geldiğini gösterir. Saat iki buçukta, Selebes kıyılarındaki muhteşem bir limanın önünden geçtik. Bu kara, alçak alanlarıyla tepelerinin ve dağlarının ortaya koyduğu çeşitlilik dolayısıyla pek hoş bir görünüm sunar. Yeşillik manzarayı daha da güzelleştirir ve her şey bu toprakların verimliliğini kanıtlar. Kısa bir süre sonra *Pangasani Adası* ve onun kuzeyindeki adacıklar belirginleşti; böylece ortaya çıkan birçok kanalı ayırt edebildik. Bu karaların arkasında ve kuzeyinde Selebes'in yüksek dağları görünüyor. İşte boğaz bundan sonra bu uzun adayla Button arasında devam eder. Saat beş buçukta, ne girişi ne de çıkışı görebilecek biçimde karalar ortasındaydık; iskandil 27 kulaç derinlik ve çamurdan mükemmel bir dip gösterdi.

Bu arada doğu-güneydoğudan esen rüzgâr, Button kıyılarından uzaklaşmamak için bizi orsaya zorladı. Saat altı buçukta rüzgârın gittikçe yönünü değiştirmesi ve oldukça kuvvetli ters akıntı karşısında, aşağı yukarı geçidin ortasında, daha önceki iskandille ölçmüş olduğumuz gibi gene 27 kulaç suda ve yumuşak çamur dibe bir tonoz demiri attık; bu ölçüm bütün bu civarda dibin aynı olduğunu gösteriyor. Boğazın genişliği, girişten birinci demirleme yerine kadar yedi, sekiz, dokuz, on mile kadar değişiyor. Gece çok güzeldi. Button'un bu bölümünde insanların yaşadığını sanıyoruz çünkü çok sayıda ateş gördük. Her yanında parlayan çok sayıda ateşe bakarak Pangasani bize daha kalabalık bir nüfusa sahipmiş gibi göründü. Adanın bu kesimi alçaktır ve düzdür, güzel ağaçlarla kaplıdır, ve baharat üretiyor olmasına hiç şaşırmam.

Ayın 13'ünde sabahleyin gemilerin çevresine çok sayıda denge çubuklu pirog yaklaştı. Yerliler bize tavuklar, yumurtalar, muzlar, muhabbet kuşları ve papağanlar getirmişlerdi. Bunlara karşılık Hollanda parası, özellikle de iki buçuk sol değerindeki gümüş paralardan talep ediyorlardı. Ayrıca kırmızı saplı bıçakları da sevinerek kabul ediyorlardı. Bu adalılar Button'da, demirlediğimiz yerin karşısına gelen yüksekliklere yerleşmiş ve beş altı tepeye yayılmış kalabalık bir topluluğun üyeleriydi. Oralarda toprak tamamıyla işlenmiş, çukurlarla birbirinden ayrılmış ve ekilidir. Konutların kimileri köy biçiminde toplu, kimileri çitlerle çevrili tarlaların ortasındadır. Pirinç, mısır, patates, hintpatatesi ve başka kökler üretirler. Hiçbir yerde bu kadar leziz bir muz yememiştik. Ayrıca bol miktarda hindistancevizi, limon, sakızağacı meyvesi ve ananas da bulunuyor. Bu halkın tamamı koyu tenli, ufak tefek ve çirkindir. Moluk Adaları sakinleri gibi bunların da dili Malay dili, dinleri Muhammed'in dinidir. Becerikli tüccarlara benziyorlar, ama yumuşak tabiatlı ve iyi niyetliler. Bize hayli kaba renkli pamuklu dokumalar satmayı önerdiler. Onlara müskad cevizi[319] ve karanfil göstererek, bunlardan satın almayı istediğimi belirttim. Evlerinde kurutulmuşlarının bulunduğunu, gereksinim duyduklarında Seram'dan ve Banda yöresinden temin ettiklerini söylediler; orada bunu onlara sağlayan herhalde Hollandalılar değildir. Yerliler bana, büyük bir Kumpanya gemisinin on gün kadar önce boğazdan geçtiğini bildirdiler.

Güneş doğduğundan beri rüzgâr az ve ters esiyor, güneyden güneybatıya kadar değişiyordu; saat on buçukta, denizin yükselmeye başladığı sırada hareket emrini verdim ve çok yol alamadan sık tıramolalarla orsa seyrettik.

Öğleden sonra saat dört buçukta genişliği dört milden fazla olmayan bir geçide ulaştık. Bu geçit, Button tarafında hayli ileri çıkan bir burun ve onun kuzeyinde içinde üç adacık bulunan büyük bir girintiyle, Pangasani tarafındaysa ona en çok yarım-çeyrek fersah mesafede ağaçlarla kaplı yedi sekiz küçük adacık arasında. Voltalarımızdan birinde bu adacıklara neredeyse bir tabanca menzili kadar yaklaştık, o sırada 15 kulaçlık savloyla dibi bulamıyorduk. Geçitte iskandil bize 35, 30 ve 27 kulaç derinlikte çamur dip verdi. Button kıyılarına yakın üç adacığın dışından, yani batısından geçtik. Bu adacıklar oldukça büyük ve üzerlerinde çok insan yaşıyor.

Pangasani kıyısı burada bir amfitiyatro gibi yükseliyor, en altta çoğu zaman su altında kaldığını sandığım alçak topraklar var. Orada yaşayanların konutları dağların tepesinde yeraldığı için bu sonucu çıkartıyorum. Bir de belki, hemen her zaman komşularıyla savaştıklarından, saldırma olasılığı olan düşmanlarıyla yurtları arasında bir orman engeli koymak istemiş olabilirler. Hatta kendilerini hiç güvenilmeyecek korsanlar gibi gören Button halkına korku saldıkları söyleniyor. O nedenle her biri her zaman bellerinde Malay hançeriyle dolaşıyor. Akşam saat sekizde rüzgâr tamamıyla kalınca, yumuşak çamur dip üzerinde 36 kulaç suda demirledik; *L'Étoile* kuzeyimizde karanın daha yakınında demir attı. Böylece birinci dar boğumu geçmiş oluyorduk.

Ayın 14'ünde sabah saat sekizde, bütün yelkenler basılı hareket ettik, hafif rüzgâr vardı ve öğleyin güney-güneybatıda bir sığlık görünceye kadar orsa seyrettik; kum ve çamur dip üzerinde 20 kulaç suda demir attırdım ve bir filikayı sığlığın çevresinde iskandil etmeye gönderdim. Sabahleyin birçok pirog gemiye yaklaştı, bunlardan birinin pupasındaki göndere Hollanda bayrağı toka edilmişti. O yaklaşınca bütün diğerleri ona yol açmak için geriye çekildiler. Bu, oranke ya da reislerden birinin teknesiydi. Kumpanya bu reislere bayrağını veriyor ve taşıma yetkisi tanıyordu. Öğleden sonra saat bir buçukta, birkaç fersah ilerlemeyi denemek üzere yeniden yelken açtık; ama olmadı, rüzgâr çok hafifti ve çok kısa sürdü; yaklaşık yarım fersah kaybettik ve saat üçte, kum, çamur, kabuklar ve mercandan oluşan bir dip üzerinde 13 kulaç suda yeniden demirledik.

O arada, sığlıkla kara arasında iskandil etmesi için filikayla yollamış olduğum Bay Le Corre döndü ve bana şu bilgileri verdi: Sığlığın yakınında

8-9 kulaç su vardır; yüksek ve sarp Button kıyılarına doğru, görkemli bir körfezde ilerledikçe su derinliği devamlı artmaktadır, sığlıkla kara arasında aşağı yukarı ortada 80 kulaç savlo koyverilmesine rağmen dip bulunamamıştır. Dolayısıyle eğer orada rüzgârsız kalınırsa ancak sığlığın yakınında demirlemek mümkün olacaktı. Kaldı ki bu civarda dibin nitelikleri iyi. Bu sığlıkla Pangasani kıyısı arasında daha birçok sığlık var. Dolayısıyla bu boğazın bütününde Button kıyılarında kalmayı ne kadar tavsiye etsek azdır. İyi demirleme yerleri de bu kıyının yakınındadır; hiçbir gizli tehlike yoktur, kaldı ki rüzgârlar sık sık kıyıdan eser. Buradan neredeyse boğazın sonuna kadar birbiri ardına dizilmiş adalar gibi görünen bu kıyı aslında mükemmel limanlar oluşturduğunu sandığım koylarla kesilmiştir.

Gece çok güzel ve rüzgârsızdı. Ayın 15'inde sabah saat beşte, hafif bir doğu-güneydoğu rüzgârı altında hareket ettik ve tamamıyla Button kıyılarına yaklaşacak şekilde dümen tutturdum. Saat yedi buçukta sığlığı geride bırakmıştık ki rüzgâr durdu. Şalupa ve filikaları suya indirdim ve *L'Étoile*'in de aynı şeyi yapmasını işaret ettim. Gelgit elverişliydi ve teknelerimiz öğleden sonra saat üçe kadar bizi yedekte çektiler. İki muhteşem koyun önünden geçtik, orada demirleme yerleri bulunduğunu sanıyorum, oysa yüksek kıyılar boyunca ve pek yakınlarında bile dip bulunamıyor. Saat üç buçukta doğu-güneydoğudan kuvvetli rüzgâr çıktı ve bu boğazın sonundaki dar geçide yakın bir yerde demirleme yeri bulmak üzere yol aldık. Henüz bir çıkış göremiyorduk, tam aksine, ilerledikçe önümüz kapanır gibi görünüyordu. Her iki kıyının burada karşılaşan toprakları, sanki birleşiyormuş gibi görünüyor ve herhangi bir açıklık olasılığı bile göstermiyordu.

Saat dört buçukta, çok geniş bir koyun önünde ve batısında bulunuyorduk ve orada güneye doğru ilerlediğini sandığımız bir yerli teknesi gördük. Filikamı, onu bana getirmesi emrini vererek teknenin peşine gönderdim, böylece bir kılavuz bulmayı amaçlamıştım. Bu sırada diğer teknelerimiz iskandil atmayı sürdürüyordu. Koyun kuzey ucunun hemen hemen önünde, açıkta, 25 kulaç suda mercan ve kum dip bulduk, ama biraz sonra dibi kaybettik. Rüzgârı öbür kuntraya aldım, sonra rüzgârı yandan alıp, sadece gabya yelkenleriyle gemiyi eğlendirerek filikalara iskandil etmeleri için zaman bıraktım. Koyun ağzını geride bıraktıktan sonra, onun güney ucuyla birleşen kıyının açığında tekrar dip bulundu. Filikalarımız 45, 40, 35 ve 29

kulaç su altında çamur dip haberini verdiler; o demirleme yerine varmak için, şalupaların yardımıyla manevra yaptık. Saat beş buçukta, pruva demirlerimizden birini, 35 kulaç suda fundo ettik. *L'Étoile* de bizim güneyimizde demirledi.

Henüz demir atmıştık ki, gönderdiğim filika Malay teknesiyle birlikte geri döndü. İçindekileri, filikayı izlemeye ikna etmek zor olmamıştı; aralarından, bize yol göstermek için 15 *dukaton* (yaklaşık on beş frank) isteyen birini gemiye aldık, pazarlık kısa sürdü. Kılavuz geceyi gemide geçirdi, pirogu onu geçidin öte yanında bekleyecekti. Bize, yakınında demirlediğimiz koyun yanındaki bir başka koyun sonundan yürüyerek oraya ulaşacağını söyledi, sonra da pirogunu çok kısa bir mesafede karadan taşımak gerekecekti. Kaldı ki o sırada artık bu kılavuzun yardımından kolayca vazgeçebilirdik; demir atışımızın hemen öncesinde güneş, boğumun girişini daha iyi aydınlatınca, güney-güneybatı 4° batıda çıkışın iskele ucunu görebildik; ama bu uç, çıkışta sancakta kalan iki kademeli bir kayayla arka arkaya geldiğinden biraz sezgi gerektiriyordu. Subaylarımızdan bazıları günün geri kalan bölümünden yararlanarak karaya gezmeye gittiler. Demirleme yerinin yakınında hiçbir yerleşme yeri görmediler. Karanın bu bölümünü tamamen örten ormanı da araştırdılar ancak işe yarar hiçbir ürün bulamadılar. Sadece kıyının yakınında, içinde kurutulmuş birkaç müskad cevizi bulunan bir torbaya rastladılar.

Ertesi sabah saat iki buçukta gemiyi apikoya getirttim, yelkenleri açıncaya kadar saat dört oldu. Ancak belli belirsiz bir rüzgâr vardı, gene de kayıklarımız tarafından çekilerek geçidin başına ulaştık. O sırada deniz her iki kıyıda en alçak düzeyindeydi ve şimdiye kadar yükselen denizin kuzeyden geldiğini gözlemlediğimiz için uygun akıntıyı her an beklemekteydik; ama hesabımız yanlış çıktı. Akıntı burada, en azından bu mevsimde güneyden geliyordu ve bu iki gücün sınırlarının neresi olduğunu bilemiyorum. Rüzgâr önemli ölçüde güçlenmişti ve pupadan esiyordu. Onun yardımıyla bir buçuk saat boyunca akıntıya karşı boşuna mücadele ettik; ilkin, gerileyen *L'Étoile*, geçidin tam girişinde, Button kıyısı tarafında, bir tür dirseğin arkasında demirledi; orada akıntı geri dönüyordu ve pek fazla hissedilmiyordu. Rüzgârın yardımıyla ben bir saat kadar daha savaştım ve kayıpta değildim; ama rüzgâr oyunu terk edince kısa zamanda kocaman bir mil kaybettim ve öğleden sonra saat bir buçukta, kum ve mercan dip üzerinde 30 kulaç suda demirledim. Ama, sadece pek zayıf bir

tonoz demiri atmış olduğumdan, onu desteklemek için yelkende ve dümende kaldım.

Bütün gün boyunca çok sayıda pirog gemilerin çevresindeydi. Taze yiyecekler, el işleri ve pamuklu dokuma parçaları yüklü olarak bir panayıra katılır gibi gelip gittiler. Alışveriş, manevralara engel olmayacak biçimde sürdürülüyordu. Saat dörtte rüzgâr kuvvetlenip gelgit de neredeyse durunca demir aldık ve bütün kayıklarımız firkateynin önünde olmak üzere geçide girdik, aynı biçimde kendi kayıkları tarafından yedekte çekilen *L'Étoile* de arkamızdan geliyordu. Saat beş buçukta geçidin en dar yeri ne mutlu ki aşılmıştı ve saat altı buçukta *Button Körfezi*'inde, Hollandalıların menzilinin önünde demirledik.

Şimdi geçidi betimlemeyi sürdürelim. Kuzeyden gelindiğinde ancak bir mil kadar yaklaşıldığında açıklığını görebiliyorsunuz. Button kıyısında ilk göze çarpan, karadan kopuk ve altı oyulmuş bir kayadır; bu kaya, mahmuzu kırılmış tenteli bir kadırgaya çok benzer, üzerindeki ağaçlar da tente görünümünü verir. Deniz alçaldığında kadırga körfezin ucuyla birleşir, yükseldiğindeyse bir adacık oluşturur. Button toprakları burada orta yüksekliktedir, üzerinde evler görülür, kıyıda dalyanlar vardır. Geçidin diğer yanında kara dimdik yükselir; ucundaki kayanın üzerinde iki kat oluşturan iki çentik vardır. Kadırga geride kaldığında, her iki kara artık çok sarptır, hatta birkaç yerde kanala doğru eğilmiş gibidir. Sanki deniz tanrısı üç dişli çatalıyla burada birikmiş suları için bir geçit açmış sanırsınız. Ama kıyılar gene de güzeldir. Button tarafı amfitiyatro gibi işlenmiştir ve her yanında kulübeler vardır, hiçbiri insanların ulaşamayacağı kadar sarp yerlerde değildir. Neredeyse çıplak kayaçlardan oluşan Pangasani kıyılarının da tepeleri ağaçlarla örtülüdür; orada sadece birkaç ev görülür.

Geçidin bir buçuk iki mil kuzeyinde, Pangasani'den çok Button'un yakınlarında, çamur dip üzerinde 20, 18, 15, 12 ve 10 kulaç derinlik vardır; kanalda güneye doğru inildikçe dip değişir, 35 kulaçtan 12 kulaca kadar derinliklerde mercan ve kum vardır. Sonra artık dibi bulamazsınız.

Geçidin uzunluğu yarım fersah kadardır; genişliği göz kararı yaklaşık yüz elli *tuaz* ile dört yüz *tuaz* arasında değişir. Kanal kıvrılarak gider ve Pangasani tarafında, hemen hemen üçte ikisi boyunca, o kıyıdan uzak durup Button'a yakın seyre zorlayan dalyanlar vardır. Genelde, mümkün olduğu ölçüde boğumun ortasından yol almak gerekir. Öte yandan eğer kuvvetli bir

rüzgâr yoksa, kayıkların önden gitmesi ve gemiyi yedeklemesi, kanalın kıvrımlarında geminin yönlendirilmesi açısından iyi olur. Kaldı ki burada akıntı sakin havada, hatta hafif bir karşı rüzgârda bile gemiyi geçirmek için yeterince güçlüdür; buna karşılık kuvvetli ters rüzgârı alt edebilmeye ve gabya yelkenleriyle rüzgâra karşı ilerlemeye yardımda yetersiz kalır. Geçitten çıktığınızda, Button toprakları, onun güney doğusundaki birçok ada ve Pangasani toprakları birlikte çok büyük bir körfez görünümündedir. Orada en iyi demirleme yeri Hollanda ticaret yerleşiminin karşısında, karanın yaklaşık bir mil açığındadır.

Buttonlu kılavuzumuz, yerel coğrafyayı bilen ama bizim gemilerimizin manevralarından hiç anlamayan bir adamın yardımcı olabileceği kadar bize yol gösterdi. Tehlikeler, sığlıklar, demirleme yerleri konusunda bizi uyarmakta çok titizdi. Sadece her zaman geminin burnunu, dosdoğru varmamız gereken noktaya çevirmemizi istiyordu; bizim, rüzgârı idare etmek ve ondan yararlanmak için alabildiğine orsa seyir yordamımızı hesaba katmıyordu. Ayrıca su kesimimizin 8 ya da 10 kulaç olduğunu düşünüyordu. Sabahleyin gemiye bir başka Yerli daha geldi, yaşlı ve çok bilgiliydi, bizim kılavuzun babası olduğunu düşündük. Akşama kadar bizimle kaldılar, daha sonra onları filikalarımdan biriyle gönderdim. Yaşadıkları yer Hollandalıların ticaret yerleşimine komşu. Bizim yemeklerimizden hiçbirini tatmak istemediler, hatta ekmek bile yemediler; birkaç muz ve tembul, işte bütün yedikleri sadece bunlardı. İçki konusunda fazla dindar değillerdi. Kılavuz ve babası bol bol hayat-suyu içtiler, herhalde Muhammed'in sadece şarabı yasaklamış olmasından cesaret alıyorlardı.

Ayın 17'sinde sabah saat beşte yelken açtık. Rüzgâr karşıdan önce hafif, sonra oldukça kuvvetli esiyordu ve *kıyılarda kaldık*. Günün ilk ışıklarıyla aynı anda, her yandan çok sayıda pirogun ortaya döküldüğünü gördük; kısa sürede gemiler kuşatıldı ve alışveriş başladı. Herkes memnundu. Yerliler ürünleri karşılığında bizden herhalde, Hollandalılardan alabileceklerinin çok daha fazlasını aldılar; ama gene de pek ucuza veriyorlardı ve gemicilerin hepsi tavuk, yumurta ve meyve satın aldılar. Her iki gemi de kümes hayvanlarıyla dolmuştu. Buraya gelecek olanlara tavsiyem, Hollandalıların Moluklarda kullandıkları paralardan, özellikle şu iki buçuk *sol* değerindeki gümüş sikkelerden edinmeleridir. Yerliler bizim elimizdeki parayı tanımadıkları için, ne İspanyol *real*'ine ne de bizim on iki ve yirmi

dört *sol* değerindeki sikkelerimize değer veriyorlardı: hatta çoğu zaman onları almak istemiyorlardı. Yerliler ayrıca o güne kadar gördüklerimize kıyasla çok daha ince ve güzel pamuklular ve çok büyük miktarda en güzel giysili papağanlar ve muhabbet kuşları da sattılar.

Sabah saat dokuza doğru Buttonlu beş *oranke* bizi ziyarete geldi. Onları getiren Avrupalılarınkine benzer bir kayıktı, tek farkı kürek yerine pagalarla hareket ettiriliyor oluşuydu. Pupalarında büyük bir Hollanda bayrağı taşıyorlardı. Bu reisler iyi giyimliydi. Uzun pantolonları, metal düğmeli gömlekleri ve türbanları vardı; oysa öteki yerliler çıplaktı. Bir de ayrıca Kumpanya'nın kendilerine verdiği ayırıcı simgeyi taşıyorlardı: üzerinde V işareti bulunan gümüş topuzlu bir asa. Aralarında en yaşlı olanının asasındaysa V işareti vardı.[320] Kumpanya'ya bağlılıklarını bildirmeye geldiklerini söylediler ve bizim Fransız olduğumuzu öğrendiklerinde öyle bir şaşkınlığa düşmediler ve Fransa'ya duydukları saygıyı belirttiler. Hoş geldiniz dileklerine ek olarak bir de keçi sundular. Ben de Kral adına ipek kumaşlar armağan ettim, beş parçaya ayırdılar; bir de onlara ulusumuzun bayrağını tanıttım. Kendilerine içki önerdim; bekledikleri buydu ve Peygamberleri, Button hükümdarının, Fransa'nın, Hollanda Doğu Hintelleri Kumpanyası'nın ve bizim mutlu yolculuğumuzun refahı için içmelerine izin verdi. Onun üzerine bana ellerinden gelen her türlü yardımı vaat ettiler ve son üç yılda değişik zamanlarda buradan üç İngiliz gemisinin geçtiğini, o gemilere su, odun, kümes hayvanları ve meyveler tedarik ettiklerini, onlarla dost olduklarını ve bizim de dostları olacağımıza inandıklarını eklediler. O sırada kadehleri doluydu ve öncesinde birçok defa silme dolu kadeh boşaltmışlardı. Ayrıca Button hükümdarının bu ilde oturduğunu bildirdiler, zaten onlarda başkent alışkanlıklarının varlığını sezmiştim. Hükümdara *sultan* diyorlar; bu sözcüğü muhtemelen, dinlerini kabul ettikleri Araplardan almış olmalılar. Bu sultan buyurgan ve eğer kullarının sayısı bir güç işaretiyse, güçlüdür; çünkü adası büyük ve çok nüfusludur. Reisler bizden ayrıldıktan sonra *L'Étoile*'i de ziyaret ettiler. Orada da yeni dostlarının sağlığına kadeh kaldırdılar ve piroglarına binmeleri için onlara yardımcı olmak gerekti.

İki kadeh arasında kendilerine adalarında baharat üretilip üretilmediğini sordum, hayır dediler; Hollandalıların buradaki merkezlerinin basitliğine bakarak doğru söylediklerine içtenlikle inanıyorum. Bu merkez hintkamışlarından yapılmış yedi sekiz kulübeden oluşmuştur, bayrak asılan

bir kamışla süslü bir çitle çevrilidir. Burada Kumpanya adına bir çavuşla üç er yaşar. Bu kıyı çok güzeldir. Her yanı açılmış ve kulübelerle bezenmiştir. Hindistancevizi ağacı dikili alanlar çok boldur. Arazi yumuşak bir eğimle yükselir ve birçok yerinde etrafı çevrili ekili tarlalar görülür. Deniz kıyısında hep dalyanlar vardır. Button'un karşısındaki kıyı da ne daha az nüfuslu ne daha az güzeldir.

Kılavuzumuz da sabahleyin bizi görmeye geldi ve bana birkaç hindistancevizi getirdi; şimdiye kadar gördüklerimin en iyileri bunlardı. Güneş yükseldiğinde güneydoğu rüzgârının çok kuvvetleneceğini söyleyerek beni uyardı; bu iyi haber için kendisine bir büyük bardak hayat-suyu içirdim. Gerçekten saat on bire doğru bütün pirogların uzaklaşmaya başladıklarını fark ettik. Yerlinin bize bildirdiği gibi esmeye başlayan kuvvetli rüzgârda açıkta bulunmak istemiyorlardı. Button'un batısında bir adaya doğru ilerlerken, serin ve kuvvetli bir güneydoğu rüzgârı bizi buldu; batı-güneybatıya dümen kırmamıza imkân verdi ve gelgit akıntısına rağmen iyi yol almamızı sağladı. Bu noktada, sözünü ettiğim adanın oldukça açığına kadar uzanan sığlığa dikkat edilmesi gerektiği konusunda uyarıyorum. Sonrasında bütün sabah, orsa seyri sırasında birçok defa iskandil attık; 50 kulaçlık savloyla dibi bulamadık.

Öğle vakti, 5° 31' 30" güney enleminde bulunduğumuzu saptadık; bu gözlemi, boğazın girişinde yaptığımız gözlemle birleştirince, onun uzunluğunu kesin biçimde belirlememizi sağladı. Saat üçte, Pangasani'nin güney ucunu gördük. Sabahtan beri *Cambona Adası*'nın yüksek dağlarını görebiliyorduk; bu dağlardan birinin doruğu bulutları aşıyor. Saat dört buçuğa doğru, Selebes topraklarının bir bölümünü görmeye başladık. Gün batarken kayıklarımızı gemiye aldık ve bütün yelkenleri açtık, akşam saat ona kadar batı-güneybatıya yöneldik; sonrasında rotamızı batı-kerte-güneybatıya çevirdik ve bütün gece boyunca, alt ve üst cunda yelkenleri açık, bu rotayı tuttuk.

Niyetim, böylece gidip, Selebes'in güney ucunun üç-dört fersah açığındaki, demek ki 5° 44' ila 6° güney enlemlerindeki *Saleyer Adası*'nı[321] açınsamaktı, ondan sonra da o adayla Selebes arasındaki, aynı adı taşıyan boğazı aramaktı. Bu seyir sırasında Selebes görünmez, çünkü onun kıyıları Pangasani'den itibaren burada çok büyük ve derin bir körfez oluşturur. Ayrıca *Toukan Bessie*'den geçilse de gene *Saleyer Boğazı*'nı

tutmak gerekir; ve yukarda ayrıntılı biçimde anlatılanlardan sonra herhalde *Button Sokağı'*ndan geçen yol, her açıdan daha iyidir. Bu yapılabilecek en keyifli ve en güvenli seyirlerden biridir. Demirleme yerlerinin elverişliliği ile istediğiniz gibi yol almanın keyfine bir de en iyi uğrak yerlerini ekler. Evvelce gemilerimizde kıtlık ne kadar büyük idiyse, şimdi de o ölçüde bolluk vardı. İskorbüt hızla yok oluyordu. Ama besin değişikliği nedeniyle çok sayıda mide rahatsızlığı ortaya çıkıyordu. Sıcak iklimlerde özellikle tehlikeli bu rahatsızlık, bir kanama biçimini alıyordu;[322] Moluklar civarında daha da sıklıkla ağır bir hastalığa dönüşüyordu. Denizde olduğu gibi karada da açık havada uyumak, özellikle hava sakinse ölümcül sonuçlar doğurabiliyordu.

Ayın 18'i sabahı hiçbir kara görünmüyordu ve sanıyorum ki gece boyunca akıntı bize yaklaşık üç fersah kaybettirmişti; batı-kerte-güneybatı rotasında devam ettik. Saat dokuz buçukta Saleyer yüksekliklerini, batı-güneybatıdan batı-kerte-kuzeybatıya kadar iyice görüyorduk ve ilerledikçe bu adanın kuzey ucu olduğunu sandığımız daha alçak bir kara gördük. Sonrasında, boğazı iyice görebilmek amacıyla geminin yönünü batı-kerte-kuzeybatıdan giderek kuzeybatı-kerte-kuzeye kadar döndürdüm. Selebes topraklarıyla Saleyer toprakları arasındaki bu geçit, ayrıca üç ada tarafından daha da daraltılır. Hollandalılar o adalara *Bougerones Adaları*, geçide de *Boutsaron Geçidi* adını verirler. Saleyer Adası'nda, muhasebeci Jean Hendrik Voll tarafından yönetilen bir merkezleri vardır.

Öğleyin 5°55' güney enleminde olduğumuzu saptadık. Önce, Saleyer'in ucu sandığımız orta yükseklikteki karanın kuzeyinde bir ilk ada görür gibi olduk; ama bu aslında kendisi de neredeyse su altında kalan bir uçla son bulan ve çok alçak bir kıstakla Saleyer'e bağlanan bir karaydı. Sonra, aynı anda, birbirlerine dört beş fersah uzaklıkta oldukça uzun ve orta yükseklikte iki ada keşfettik. Nihayet bu ikisinin arasında çok küçük ve çok alçak bir üçüncüsünün varlığını fark ettik. Doğru geçit işte bu küçük adanın kuzeyinde ve güneyinde. Ben, bana daha geniş gibi görünen ikincisinden geçmeye karar verdim. Anlatımı kolaylaştırmak için bu adaya *Geçit Adası*, diğer ikisine de *Güney Adası* ve *Kuzey Adası* adlarını vereceğiz.

Çevreyi yeterince açınsadıktan sonra, geceye doğru, *L'Étoile*'i beklemek üzere geçidin berisinde, bordamı rüzgâra vererek durdum. *L'Étoile* ancak akşam saat sekizde bize ulaştı ve altı-yedi mil genişliğindeki kanalın

ortasında kalmaya dikkat ederek ilerledik. Saat dokuzda Geçit Adası karşımızda kuzey-güney doğrultusunda uzanıyordu, Güney Adası'nın ortası da bizim güneyimiz ile güney-kerte-güneydoğumuzda kalıyordu. Ondan sonra sabah saat birde batı-kerte-güneybatıya yöneldim. Geçidin berisinde ve geçitte birçok defa elle iskandil attık ve 20-25 kulaçlık savloyla dibi bulamadık. 19'unda gün doğarken Selebes kıyılarına ulaştık ve üç dört mil açığından ilerlemeye başladık. Doğrusu yeryüzünde, bundan daha güzel bir ülke az bulunur. Uzakta, manzaranın gerilerinde yüksek dağlar görülür, onların eteklerinde uçsuz bucaksız bir ova yayılır; bu ovanın her yanı ekilidir ve üzerinde evler serpiştirilmiştir. Deniz kıyısında hindistancevizi ağaçları uzar gider ve tuzlanmış etlerden henüz kurtulmuş denizcinin gözü, yer yer korularla bezeli o verimli ovada otlayan sığır sürülerini hayranlıkla izler. Bu yörede nüfus çok kalabalık gibi görünüyor. Öğleden sonra saat yarımda, kocaman bir kasabanın karşısındaydık; burada hindistancevizi ağaçları arasında inşa edilmiş evler kıyı boyunca yayılıyordu; kıyıda derinlik 18-20 kulaçtır ve dip kurşuni kumdur, karaya yaklaştıkça derinlik azalır.

Selebes'in bu güney bölümü, düz ve alçak üç uzun dille son bulur, bunların arasında oldukça derin iki körfez vardır. Saat iki sularında, bir Malay teknesini içinde bize bu yörede kılavuzluk edebilecek birini bulabiliriz umuduyla takip ettik. Ama hemen karaya yöneldi; ona alaybozan menzili kadar yaklaştığımızda bizimle kara arasındaydı ve altımızda su derinliği 7 kulaca inmişti. Üç dört top attırdım fakat oralı olmadı. Herhalde bizi Hollanda Kumpanyası'nın bir gemisi sanmıştı ve tutsak alınmaktan korkuyordu. Bu kıyılarda yaşayanların hemen tamamı korsandır ve Hollandalılar onları yakaladıklarında tutsak ederler. Bu tekneyi izlemekten vazgeçmek zorunda kalınca *L'Étoile*'in filikasını önümden iskandil etmekle görevlendirdim.

O sırada Selebes'in *Tanakeka* adı verilen üçüncü burnunun neredeyse önündeydik; onun ötesinde kıyı kuzey-kuzeybatıya yönelir. Bu burnun yaklaşık güneybatısında dört ada vardır. Bunlardan en büyüğü Selebes'in güney ucu gibi *Tanakeka* adını taşır; alçak, düz ve yaklaşık üç fersah uzunluğundadır. Bunun kuzeyinde yer alan diğer üçü çok küçüktür. Orada, Tanakeka Adası'nın kuzey ve güneyinde ve en çok dört beş fersah mesafede bulunan *Brill* ya da *La Lunette* denilen tehlikeli sığlığı aşmak gerekir. Bunun için iki geçit görünüyordu, birincisi Tanakeka Burnu'yla adaların

arasındaydı ve Hollandalıların o geçidi kullandıkları söyleniyordu; ikincisi ise Tanakeka Adası'yla La Lunette arasındaydı. Ben bu sonuncusunu yeğledim çünkü izlenecek yol daha az karmaşıktı ve sanıyorum daha genişti.

L'Étoile'in filikasına, Tanakeka Adası'nın yaklaşık bir buçuk fersah açığından geçecek biçimde rotasını belirlemesini emrettim ve sadece gabya yelkenleriyle onu izledim. *L'Étoile* de benim yakınımdaydı. 8, 9, 10, 11, 12 kulaç suda, batı-kuzeybatı ile batı-kerte-kuzeybatı yönünde yol aldık, sonra 13, 14, 15 ve 16 kulaç suyu bulunca ve adalardan en kuzeyde olanı bizim kuzey-kuzeydoğumuzda kalınca, gemiyi batıya döndürdüm. Ondan sonra *L'Étoile*'in filikasını geri çağırdım ve güneybatı-kerte-güney rotasını tuttum, kum saatinin her döndürülüşünde[*29] iskandil attırıyor ve gene 15, 16 kulaç derinlikte kurşuni kaba kum ve çakıl buluyordum. Akşam saat onda derinlik arttı ve saat on buçukta 70 kulaca yükseldi, dip kum ve mercandı; sonrasında 120 kulaçta dip bulamadık. Gece yarısında, *L'Étoile*'e filikasını gemiye alması ve yelkenlerini arttırmasını bildirdim ve La Lunette ile *Saras* adlı sığlığın arasından geçmek üzere güneybatıya yöneldim; her saat başında dibi bulmaksızın iskandil atıyorduk. Eğer rüzgâr La Lunette'i aşmak için elverişli ve yeterince kuvvetli değilse, Selebes kıyılarındaki körfezlerden birinde demirlemek ve uygun zamanı beklemek iyi olur; bu yapılmazsa, akıntılar tarafından, sakınma olanağı bulunmaksızın o tehlikeli sığlıklara sürüklenme rizikosuyla karşılaşılır.

Gün doğduğunda hiçbir kara görünmüyordu; saat onda geminin rotasını batı-güneybatıya döndürdüm, öğle vakti 6° 10' enlemini saptadık. Artık Saras Sığlığı'nı aşmış olduğumuz düşüncesiyle, en azından gözleme göre onun güneyinde bulunduğumuzdan emin olarak rotamızı batıya çevirdim ve o yönde beş altı fersah ilerledikten sonra batı-kerte-kuzeybatıya yöneldim; her saat başında iskandil atıyorduk, fakat dibe ulaşmıyordu. Böylece, kuzeyde *Sestenbanc* ve *La Poule*, güneyde *Pater Noster* ve *Tangayang* arasında kalan kanalda, gece gündüz bütün yelkenler açık, yola devam ettik, böylece *L'Étoile*'e göre daha hızlı giderek iskandil atmak için zaman kazanıyorduk. Bana, akıntıların burada adalara ve *Tangayang Sığlığı*'na yöneldiğini söylemişlerdi. Ama öğle vakti Güneş yüksekliği gözlemiyle 5° 44' enleminde bulunduğumuzu saptayınca, en az dokuz dakikalık bir kuzey farkı ortaya çıktı. Burası için verilebilecek en iyi öğüt, hiçbir zaman dibi bulamayacak biçimde seyretmektir. Böylelikle kanalda ilerlediğinize emin

olabilirsiniz; eğer güneydeki adalara fazla yaklaşmışsanız, en fazla 30 kulaç derinlik ölçmeye başlarsınız.

Ayın 21'inde bütün günü *Alambaï Adaları*'nı açınsamakla geçirdik. Fransız haritaları bunlardan üçünü bir arada, daha büyük bir tanesini de onların güneydoğusunda yedi fersah uzaklıkta gösterir. Bu sonuncusu haritalarda gösterildiği yerde değildir, Alambaï Adaları'nın dördü de bir aradadır. Güneş batarken onların enleminde olmayı hesaplıyordum ve görünceye kadar batı-kerte-güneybatı yönünde ilerledik. Gün içinde iskandil atma gereği duymuyorduk. Akşam saat sekizde iskandil 40 kulaç derinlikte kum ve çamur bir dip verdi. Ondan sonra sabahın altısına kadar güneybatı-kerte-batı ve batı-güneybatı yönünde seyrettik; ardından Alambaï Adaları'nı geçmiş olduğumuzu düşünerek, öğleye kadar batı-kerte-güneybatıya yöneldik. Geceleyin iskandil sürekli biçimde 40 kulaç derinlik verdi, dip yumuşak çamurdu; saat dörtte sadece 38 kulaç ölçtük. Gece yarısı bize doğru seyreden bir tekne gördük; bizi fark edince orsa seyrine geçti ve arka arkaya iki top atışı onu rüzgârdan açmaya yetmedi. Bu insanlar Hollandalılardan, top ateşinden korktuklarından daha çok korkuyorlar. Sabah gördüğümüz bir başkası da bize yaklaşmak isteyecek kadar merak göstermedi. Öğle vakti 6° 8' enleminde bulunduğumuzu saptadık, bu gözlem de gene tahmin ettiğimiz noktadan sekiz dakika daha kuzeyde olduğumuzu gösterdi.

Artık Moluk Adaları'ndan Batavia'ya seyri tehlikeli kılan bütün zorlukları geride bırakmıştık. Hollandalılar, bu yörede kullandıkları seyir haritalarını gizli tutmak için bütün önlemleri alıyorlar. Tehlikeleri büyütüyor olmaları da çok muhtemeldir; en azından ben Button Boğazı'nda, Saleyer Boğazı'nda ve şimdi arkada bıraktığımız geçitte çok büyük bir zorluk görmedim; oysa Boëro'da, bu üç konuda bizi çok korkutmuşlardı. Bu yörede batıdan doğuya doğru gidilmesi halinde seyrin çok daha güç olacağını kabul ediyorum; doğuda kıyıya yaklaşma noktaları hem elverişli değildir hem de kolay bulunmaz, oysa batı yönündekiler elverişli ve güvenlidir. Ama her iki rotada da önemli olan her gün doğru enlem saptayabilmektir. Bu yapılmazsa, uğursuz hatalara yol açılabilir. Şu son günlerde, hiçbir kerteriz noktamız olmadığından akıntıların doğuya mı yoksa batıya mı yöneldiği konusunda bir değerlendirme yapamadık.

Burada, bu yöreye ilişkin bütün Fransız deniz haritalarının yanıltıcı olduğu konusunda uyarmak istiyorum. Bu haritalar sadece kıyıların ve adaların doğrultusu konusunda değil, ama başlıca enlem değerleri açısından bile hatalarla doludur. Button ve Saleyer boğazları tamamıyla yanlış işlenmiştir; hatta bizim haritalar, Tanakeka Adası'nın kuzey-kuzeybatısında bulunan ve Saleyer Boğazı'nı daraltan üç adayı hiç göstermez. Hiç olmazsa Bay d'Après, bu yöre hakkında yeterli bilgi bulamadığından, hazırlamış olduğu Moluk Adaları ve Filipinler haritalarının doğruluğu konusunda güvence veremeyeceğini belirtiyor. Denizcilerin selameti için bütün harita düzenleyicilerinin aynı inceliği göstermelerini temenni ederim. Bana en büyük yararı sağlayan, Bay Danville'in[323] 1752 yılında yayınladığı Asya haritasıdır. Seram Adası'ndan Alambaï'ye uzanan bölge için çok doğru bir haritadır. O rotanın tamamında, bu zor seyrin en önemli bölümleri için verdiği konumlar ve doğrultuların gerçeğe uygunluğunu kendi gözlemlerimle saptadım. Şunu da ekleyeceğim: Yeni Gine ve Papua Adaları onun haritasında, elimde bulunan bütün diğer haritalara kıyasla gerçeğe çok daha yakın biçimde işlenmiştir. Bay Danville'in gerçekleştirdiği bu çalışmanın hakkını vermek benim için bir zevktir. Kendisini tanırım, bana, iyi bir yurttaş olduğu kadar iyi bir eleştirmen ve ufku geniş bir bilgin izlenimini vermiştir.

Ayın 22'si sabahından 23'ü saat sekize kadar, batı-kerte-güneybatı rotasını izledik, sonra batı-güneybatıya döndük. İskandil, 47, 45, 42 ve 41 kulaç derinlik verdi; ve dip, bunu baştan söyleyeyim, bütün Cava kıyıları boyunca mükemmel bir yumuşak çamurdu. Meridyende Güneş yüksekliğini ölçerek 6° 24' olarak saptadığımız enleme göre gene yedi dakikalık bir kuzey farkı bulduk. *L'Étoile* sabah saat altıda karanın göründüğünü işaret etmişti ama hava sağanağa çevirdiğinden biz o sırada görememiştik. Öğleden sonra rotayı daha güneye çevirdim ve saat ikide, direklerin çanaklıklarından *Maduré Adası*'nın[324] kuzey kıyısını gördük. Saat altıda, güneydoğu-kerte-güneyimizden batı-kerte-güneybatı 5° batımıza kadar uzanıyordu; bize uzaklığını tahmin edebilmek için ufuk fazla parlıyordu. Öğleden sonra iskandil devamlı 40 kulaç verdi. Çok sayıda balıkçı teknesi gördük, bazıları demirliydi ve ağlarını atmışlardı.

Gece boyunca rüzgâr güneydoğu-güneybatı arasından esti. Rüzgârı iskele kuntradan alarak orsa seyrettik, iskandil akşam saat ondan sonra 28, 25, ve 20 kulaç derinlik verdi; sabah saat dokuzda karaya yaklaştığımızda derinlik

17 kulaçtı, öğle vaktiyse sadece 10 kulaç sudaydık. *Cava Adası*'ndaki *Alang Burnu*'nun toprakları o sırada bizim güneydoğu-kerte-güneyimizde ve yaklaşık iki mil uzağımızdaydı; *Mandali Adası* ise güneybatı-kerte-batı 2° güneyimizde, dört fersah uzaklıktaydı. O konumda 6° 22' 30" enlemini saptadık ve bu, tahmin ettiğimiz enleme oldukça yakındı.

Öğle vakti ölçtüğümüz bu enlemi, Bay d'Après'nin büyük ölçekli haritasına aldığımız kerterizlere göre işlediğimde şunları saptadım:

1. Cava kıyısı, bizim güneş yüksekliği gözlemiyle saptadığımız enleme göre, gerçekte bulunduğundan dokuz ila on iki dakika daha kuzeye yerleştirilmiştir;

2. Alang Burnu, batı-güneybatı ve güneybatı-kerte-batı arasında uzanıyormuş gibi gösteriliyor, bu doğru değildir; gerçekte Mandali Adası'ndan başlayarak batı-kerte-güneybatı yönünde on beş mil kadar uzanmakta, sonra güneye dönmekte ve büyük bir körfez oluşturmaktadır.

3. Kıyının bu bölümünü pek küçük göstermektedir. Haritanın üzerinde aldığımız yolu işleyecek olsaydık, bir öğle vaktinden sonraki öğleye kadar batı yönünde on üç mil daha az ilerlemiş görünmemiz ya da akıntının bizi doğuya sürüklemiş olması gerekecekti.

Çok sayıda balıkçı teknesi dışında, sabah dört gemi gördük; bunlardan Hollanda bayrağı taşıyan ikisi bizimle aynı rotadaydı. Saat üçe doğru onlardan birine ulaştık ve konuştuk. Bu, Malacca'dan gelip Japara'ya giden bir *seno* idi. Onun refakatçisi, üç direkli gemi de Malacca'dan geliyor ve Saramang'a gidiyordu. Bir süre sonra kıyıda demirlediler. Biz akşamın dördüne kadar yaklaşık üç fersah açıktan kıyı boyunca ilerledik. Ondan sonra körfeze girmemek ve karadan beş altı fersah açıktaki bir mercan sığlığının açığından geçmek için gemiyi batı-kerte-kuzeybatıya döndürdüm. Buraya kadar Cava toprakları, deniz kıyısında pek yüksek değil; ama iç taraflarda yüksek dağlar görünüyor. Saat beş buçukta, yaklaşık sekiz fersah uzaklıkta, kuzey 2° batıda Carimon Cava Adaları'nın ortasını görüyorduk.

Sabah saat dörde kadar batı-kerte-kuzeybatı yönünde ilerledik, ardından öğleye kadar batıya doğru yol aldık. Su derinliği, akşamüstü karanın yakınında 9-10 kulaçken, saat yediden sonra 30 kulaca, gece de 32, 34, 35 kulaca çıktı. Gün doğarken çevremizde hiçbir kara görünmüyordu, sadece

birkaç gemi ve hep olduğu gibi çok sayıda balıkçı teknesi vardı. Ne yazık ki ayın 25'inde, akşam saat beşe kadar bütün gün rüzgârsız geçti. Ne yazık ki diyorum çünkü *Indermaye Burnu* ile *Rachit Adaları* arasından, sonra da onun batısında bulunan denizaltı kayalıklarının açığından geçecek biçimde bir yol izleyebilmek için gece gelmeden kıyıyı tanımamız yararlı olurdu. Öğle üzeri 6° 26' enlemini saptamıştık, o zamandan beri batı ve batı-kerte-güneybatı yönünde ilerlemekteydik, ama karayı görmeden güneş battı. Kimileri, Batavia'nın kırk fersah güneyindeki *Mavi Dağlar*'ı gördüklerini sandılar ama emin olamadılar. Akşam saat altıdan gece yarısına kadar batı ve batı-kerte-kuzeybatı yönünde ilerledik, her saat başında iskandil atıyorduk ve 25, 24, 21, 20 ve 19 kulaç ölçtük. Sabah saat birde batı-kerte-kuzeybatıya yöneldik, saat ikiden dörde kadar kuzeybatıya, sonra saat altıya kadar kuzey-kerte-kuzeybatıya ilerledik. Benim niyetim, sabah saat birde, Rachit Adaları ile Cava Adası arasındaki kanalın orta yerinde bulunduğumu düşünerek, kayalıkların kuzeyine ulaşmaktı. İskandil üç kez 20 kulaç derinlik verdi, sonra 22, daha sonra 23 ve bunun üzerine ben Rachit Adaları'nın üç ya da dört fersah kuzey-kuzeybatısında olduğumu düşündüm.

Hesabım yanlış çıktı; ayın 26'sında güneşin ilk ışıklarıyla Cava sahillerini, güney-kerte-güneybatı ile batı-birkaç derece kuzey arasında gördük, saat yedi buçukta da direklerdeki çanaklıklardan, kuzey-kuzeybatıda yaklaşık yedi fersah uzaklıkta Rachit Adaları'nı gördük. Bu gördüklerimiz, Bay d'Après'nin haritasıyla çok önemli ve çok tehlikeli bir uyumsuzluğa işaret ediyordu; ama hemen bir yargıya varmak istemedim, ve meridyende Güneş yüksekliği gözleminin bu uyumsuzluğun akıntılardan mı yoksa haritanın hatasından mı kaynaklandığını ortaya koymasını bekledim. Bu yörede son derece alçak olan ve iç taraflarında da hiçbir dağın göze çarpmadığı kıyıyı iyice görebilmek amacıyla batı-kerte-kuzeybatı ve batı-kuzey-batı yönünde ilerledim. Rüzgâr güney-güneydoğu, güneydoğu ve doğudan orta kuvvette esiyordu.

Öğleyin, *Indermaye*'nin en güney ucu, doğu-kerte-güneydoğu-2° güneyimizde yaklaşık dört fersah uzaklıkta, Rachit Adaları'nın ortasıysa kuzeydoğuda beş fersah uzaklıktaydı; gemide yapılan yükseklik ölçümlerinin ortalaması 6° 12' enleminde olduğumuzu gösteriyordu. Bu gözleme ve alınan kerterizlere bakılacak olursa Mandali Adası'yla Indermaye Burnu arasındaki körfezin doğu batı yönündeki genişliği, harita üzerinde gerçekte olduğundan 22 dakika daha az gösterilmiştir ve kıyı

bizim gözlemlerimize göre gerçekte bulunduğu yerden 16 dakika daha güneye yerleştirilmiştir. Aynı düzeltme Rachit Adaları için de yapılmalıdır; bu adalarla Cava toprakları arasındaki mesafe, haritada gösterildiğinden en az iki fersah fazladır. Kıyının değişik yerlerinin birbirlerine göre uzanımlarına gelince, bunlar, gözleyerek ve seyir halinde yapılan değerlendirmelere göre oldukça doğru çizilmiş gibi görünmüşlerdir. Kaldı ki yukarda belirtilen farklar, bu haritaya dayanarak bu yörede gece seyredecekler için çok tehlikelidir.

Sabahtan beri iskandil 21, 23, 19 ve 18 kulaç derinlik veriyordu. Doğu-güneydoğu rüzgârı devam etti, biz de, daha önce sözünü ettiğim ve haritada Rachit Adaları'nın beş altı fersah doğusuna yerleştirilmiş gizli kayaların güneyinden geçmek üzere, karaya üç dört mil mesafeye kadar yaklaştık. Öğleden sonra saat birde bizim önümüzde demirli bulunan bir gemi, rüzgârı sancaktan alarak hareket etti; bu bana akıntının değiştiğini ve bize ters yöne döndüğünü düşündürdü. Saat ikide o gemiyle temas kurduk; ona komuta eden ve melezler arasında tek beyaz olduğunu sandığım bir Hollandalı yirmi altı fersah uzaktaki Batavia'dan yola çıktığını ve Amboine ve Ternate'ye gittiğini söyledi. Rachit Geçidi'nden çıktıktan ve sualtı kayalıklarının arasından geçtikten sonra *Tehlikeli Sığlıklar* adı verilen ve Indermaye ve *Sidari* burunları arasında oldukça açıklara kadar uzanan kumlayı aşmak için kuzeybatıya yönelmek istiyordum. Rüzgâr buna olanak vermedi ve ancak batı-kuzeybatıya ilerleyebildiğim için akşama doğru, çamur dip üzerinden 13 kulaç suda ve karanın bir fersah kadar açığında bir tonoz demiri attım. Bir yanda sualtı kayaları, öbür yanda Tehlikeli Sığlıklar arasında voltalar hem kısaydı hem de pek güvenli değildi. Öğleden sonra 19, 15, 14 ve 10 kulaç derinlik ölçtük. Demir atmazdan önce açığa doğru bir küçük volta yol aldık, bu bizi 13 kulaç derinliğe getirdi.

Ayın 27'sinde sabah saat ikide, karadan esen ve o gece batıdan gelen rüzgârla hareket ettik, oysa önceki gecelerde kuzeyden –doğudan geçerek– güneye kadar değişen yönlerden esiyordu. Kuzeydoğuya yöneldiğimizden karayı tekrar ancak sabah saat sekizde görebildik: burası çok alçak ve neredeyse su altında kalan bir karaydı; öğleye kadar aynı rotayı izledik ve yola çıkışımızdan o saate kadar iskandil sonuçları 13'ten 16 kulaca, sonra 20, 22, 23 ve 24 kulaca kadar değişti. Sabah saat on buçukta mercan dibe rastladık, bir süre sonra tekrar iskandil attırdım, bu kez gene çamur dip bulduk.

Öğleyin 5° 48' enlemini saptadık; kara o kadar alçaktı ki güverteden bakıldığında görünmüyordu. Ancak yukardan kerterizini alabildik; güneyden güneybatı-kerte-batıya kadar uzanıyordu, tahmini uzaklığı beş altı fersah kadardı. O günkü yükseklik gözlemi, alınan kerterizle birlikte ele alındığında, Bay d'Après'nin haritasında Cava kıyısında bu bölümün, gerçekte olduğundan sadece iki ya da üç dakika kadar fazla güneye yerleştirildiği sonucuna varılır; bu farklılık önemsizdir çünkü o değeri verirken, kerterizi alınan noktanın uzaklık tahmininin tam doğru olduğunu varsaymak gerekirdi. Akıntılar bizi kuzeye ve sanırım batıya sürüklemişti.

Bütün gün boyunca hava çok güzel ve rüzgâr elverişliydi; öğleden sonra *Sidari Burnu*'nun sığlıklarının uzağından geçmek için rotayı biraz kuzeye çevirttim. Gece yarısı, sığlıkları artık aşmış olduğumu düşünerek rotayı batı-kerte-güneybatıya ve batı-güneybatıya; sonra da, sabah saat birde derinlik sadece 19 kulaçken, giderek 27 kulaca kadar arttığını görünce güneybatıya çevirttim. Sabah saat üçte kuzeydoğu 5° kuzeyde, üç fersah kadar uzakta bir ada gördük. Bu durumda sandığımdan daha ilerde bulunduğum kanısıyla, hatta Batavia'yı geçmiş olmaktan korkarak, günün doğmasını beklemek üzere demirledim. Güneş doğarken Batavia Körfezi'nin bütün adalarını gördük; üzerinde bir bayrak bulunan *Edam Adası* güneydoğu-kerte-güneyimizde ve yaklaşık dört fersah mesafede, *Onrust* ya da *Carenage Adası* güney-güneybatı 4° güneyimizde yaklaşık beş fersah uzaklıktaydı; böylece tahminimizden on fersah daha batıda bulunuyorduk, bu farklılık bir yandan akıntılardan öte yandan haritada kıyının doğru işlenmemiş oluşundan kaynaklanmış olabilirdi.

Sabahın on buçuğunda, hareket etmeyi denedim; ama hemen sonra rüzgâr durduğundan ve gelgit akıntısı ters yönde olduğundan, yelkenler açık durumda bir tonoz demiriyle demirledim. Öğleden sonra yarımda tekrar hareket ettik; aramızda üç fersah mesafe kalıncaya kadar Edam Adası'nın ortasına doğru yöneldik; o sırada Batavia'nın büyük kilisesinin çatısı güneyimizde kalıyordu, yönümüzü ona çevirdik ve kanalı belirten işaretlerin arasından geçerek ilerledik. Saat altıda körfezde, çamur dip üzerinde 6 kulaç suda tek demirle demirledim; burada ikinci demiri fundo edilmeye hazır tutmak yetiyor. Bir saat sonra *L'Étoile* bizim doğu-kuzeydoğumuzda iki gomina mesafede demirledi. İşte böylece, denizde on buçuk ay süren bir seyir sonunda, 28 Eylül 1768 tarihinde yeryüzünün en

güzel kolonilerinden birine vardık. Orada artık hepimiz, yolculuğumuzu bitmiş sayıyorduk.

Benim tahminime göre Batavia 6° 11' güney enlemimde ve Paris meridyenine göre 104° 52' doğu boylamındadır.

SEKİZİNCİ BAŞLIK

Batavia'da konaklama ve Moluklar'a ilişkin ayrıntılar.

Burada genellikle doğu musonlarının bitişiyle başlayan hastalık mevsimi ve yağışlı batı musonlarının yaklaşması, bizi Batavia'da mümkün olduğu kadar az kalmaya zorluyordu. Ama bir an önce oradan ayrılmak için sabırsızlanıyor olsak da, gereksinimlerimizin karşılanabilmesi için belli bir süreye ihtiyaç vardı. Orada, hazırını bulamadığımız peksimetin pişirtilmesi, bizi hesapladığımızdan daha uzun süre kalmaya zorladı. Varışımızda körfezde Hollanda Kumpanya'sının on üç, on dört gemisi demirliydi; bunlardan biri amiral forsunu taşıyordu. Bu, burada bırakılmış eski bir gemidir; körfezin düzenini sağlar ve bütün ticaret gemilerinin selamına karşılık verir. Bu amiral gemisinin bir filikası, Hollandaca yazılmış bilmem hangi belgeyle gemime geldiğinde, ben, daha önceden varışımızı genel valiye[325] bildirmek üzere bir subayımı göndermiştim. Gelen filikada hiçbir subay yoktu ve filikanın herhalde subay görevi yapan reisi kim olduğumuzu sordu ve benim imzamı taşıyan bir beyanname talep etti. Kendisine, gelişimi haber vermek üzere karaya bir adam gönderdiğimi söyleyip başımdan savdım. Kısa bir süre sonra tekrar geldi ve ilk talebinde ısrar etti; kendisini ikinci kez aynı yanıtla geri gönderdim. Bir daha gözükmedi. Genel valiye gönderdiğim subay ancak akşam saat dokuzda döndü. Kırda olduğu için Ekselanslarını görememişti, kendisini *sabandar*[326] ya da yabancılar sorumlusuna götürmüşler ama o ancak ertesi gün için randevu vermiş ve eğer ben karaya çıkarsam beni genel valiye götüreceğini bildirmişti.

Bu ülkede ziyaretler erken saatte yapılıyor; aşırı sıcaklık bunu zorunlu kılıyor. Sabandar Bay Vanderluys'un eşliğinde sabah altıda yola çıktık ve Batavia'nın üç fersah uzağındaki sayfiye evlerinden birinde, Doğu Hintelleri genel valisi Bay Vander Para'yı görmeye gittik. Sade ve kibar bir insanla karşılaştık, bizi çok iyi karşıladı ve ihtiyacımız olabilecek her türlü yardıma hazır olduğunu bildirdi. Moluk Adaları'na uğramış olmamıza ne şaşırmış ne de kızmış göründü; hatta Boëro'daki Kumpanya temsilcisinin bize karşı iyi tutumunu memnunlukla karşıladı. Hastalarımı, Kumpanya'nın hastanesine yatırmamı kabul etti ve hemen onların hastaneye kabul edilmesi emrini

ulaştırdı. Kralın gemileri için gerekli malzemeler konusunda da taleplerimizi, onları sağlamakla yükümlü olacak sabandara iletmemiz konusunda anlaştık. Görevinin kendisine verdiği ayrıcalık hem bizden hem de bize malzeme sağlayacaklardan kazanmaktı. Her konuda anlaşmaya varıldıktan sonra genel vali, bayrağı selamlayıp selamlamayacağımı sordu; kendisine, kaleden ve aynı sayıda top atışıyla karşılık verilecekse selamlayacağımı söyledim. Talebimin haklı olduğunu söyledi ve kaleye gereken emri verdi. Gemiye döner dönmez on beş pare top atışıyla selamladım, kentten de aynı sayıda top atışı yapıldı.

Her iki geminin sayıları yirmi sekizi bulan hastalarını hemen karaya indirdim; birkaçı hala iskorbütün etkisindeydi, daha fazla sayıdaki diğerleri kanamalı hastalardı. Öte yandan sabandara verilecek ihtiyaçlar dizelgesini de hazırlayıp, gereken peksimet, şarap, un, taze et ve sebze miktarını belirlemek için çalıştık; kendisinden bir de Kumpanya'nın mavnalarıyla bize su sağlamasını rica ettim. Ayrıca, orada kalışımız boyunca kentte yaşamayı da düşündük. *Iner logment* adını verdikleri büyük ve güzel bir eve yerleştik, orada günde iki *risdale*[327] karşılığında -bizim paramızla bir *pistol*- yemek ve yatak sağlanabiliyor; hizmetçiler bu fiyata dahil değil. Bu ev Kumpanya'nın mülkü ama onu bir kişiye kiralıyor, o kişi de bu yolla oraya gelen bütün yabancıları barındırma ayrıcalığına sahip oluyor. Ama savaş gemileri bu kuralla bağlı değiller; bu nedenle *L'Étoile*'in kurmay heyeti kentteki bir eve pansiyoner olarak yerleşti. Ayrıca birçok araba kiraladık; bu büyük kentte, özellikle çok daha güzel olan yakın çevresini de gezmek isterseniz arabasız olmaz. Bu kiralık arabalar iki kişiliktir ve iki at tarafından çekilir; her gün için fiyatı on franktan biraz fazladır.

Varışımızın üçüncü gününde genel valiye, heyet halinde törensel bir ziyarette bulunduk; sabandar bu konuda kendisini daha önceden bilgilendirmişti. Bizi, *Jacatra* adlı bir başka sayfiye evinde kabul etti; bu evin Batavia'ya uzaklığı, ilk gün gittiğim evin uzaklığının üçte biri kadardı. Oraya giden yolu ancak Paris'in en güzel bulvarlarıyla kıyaslayabilirim, bunun için de o bulvarları, akarsu kanallarıyla süslemem gerekir. Gene sabandar tarafından bize tanıtılan diğer kişilere de nezaket ziyaretlerinde bulunmamız gerekti; örneğin genel müdür, mahkeme başkanı ve bahriye başkanı bunlar arasındaydı. Bay Vanderluys bize bahriye başkanı konusunda bir şey söylemediğinden en son onu görmeye gittik.

Bu kişi *scopen hagen* unvanını taşıyor. Her ne kadar bu subay Kumpanya'nın hizmetinde sadece tuğamiral rütbesine sahipse de, kendisi aslında *stathouder*'in yüce gönüllüğü sayesinde Birleşik Eyaletler tümamiralidir. Bu prens böylece, servetini kaybettikten sonra yıllarca hizmet ettiği Birleşik Eyaletler donanmasındaki görevini bırakıp, burada şu anda yürüttüğü görevi üstlenmek zorunda kalan nitelikli bir insanı ödüllendirmek istemiştir.

Bahriye başkanı Yüksek Niyabet Kurulu'nun üyesidir, kurulun toplantılarına katılır ve bahriye ile ilgili konularda oy hakkı vardır; ayrıca *edel-heer*'lerin bütün ayrıcalıklarından yararlanır. Geniş bir makamı vardır, boğazına düşkündür ve kentin dışındaki güzel evinde, denizde geçirdiği zor günlerin acısını çıkarır.

Burada kaldığımız sürece, Batavia'nın önde gelenleri günlerimizin güzel geçmesi için gayret gösterdiler. Kentte ve kırda büyük yemek davetleri, konserler, hoş gezintiler, hemen hepsi bizim için yepyeni yüzlerce nesnenin yarattığı çeşitlilik, yeryüzünün en zengin ticaret ambarlarına bir göz atış; bundan da ilginci, her ne kadar gelenekleri, alışkanlıkları, dinleri değişik olsa da tek bir toplum meydana getiren halkların görüntüsü; burada her şey gözler için bir bayram yaratıyor, denizciyi bilgilendiriyor, hatta düşünürü ilgilendiriyordu. Burada ayrıca çok iyi olduğu söylenen bir tiyatro da var; biz ancak pek güzel görünen salonuna bakarak değerlendirebilirdik: dilini anlamadığımız için sadece bir defa gitmekle yetindik. Buna karşılık, her ne kadar orada konuşulanları daha iyi anlayamasak da Çin tiyatrosuyla daha fazla ilgilendik; belki her gün seyretmek çok keyifli olmayabilir ama her türünden bir tane görmek gerekir. Bir tiyatroda sergilenen büyük oyunların dışında, Çin mahallesindeki her kavşakta bir sahne kurulu, bu sahnelerde her akşam küçük oyunlar ya da pantomim gösterileri sunuluyor. Roma halkı *ekmek ve gösteri* meraklısıydı; Çinlilere gereken ise ticaret ve güldürmecedir. Tanrı beni, onların kadın ve erkek oyuncularının, her zaman bazı sazlar eşliğindeki gösterişli okuyuşlarından korusun! Bu zorunlu bir *recitativo*[328] silsilesidir, ve ancak yaptıkları jestler bundan daha gülünç olabilir. Kaldı ki erkek oyunculardan söz etmekle yanlış yapıyorum; çünkü erkek rolünü üstlenenler de kadındır. Üstüne üstlük –ve herkes bundan istediği sonucu çıkarabilir– Çin tiyatrosunda döşeme tahtalarına indirilen bitmez tükenmez sopa darbelerinin, İtalyan tiyatrosunda ve bizim Nicolet'de[329] olduğu kadar sevildiğini gördüm.

Batavia'nın çevresinde gezmekten de hiç bıkmadık. Her Avrupalı, hatta bunlardan en büyük başkentlere alışık olanlar bile, bu kent çevresinin görkemi karşısında şaşkınlığa düşer. Orada olağanüstü güzellikte ve bütün Hollanda ülkesinde görülen o zevk ve temizlik içinde, özenle bakılan bahçeler ve evler vardır. Buraların zenginlik ve güzellik yönünden Fransa'da bizim en büyük kentlerimizi aştığını ve Paris civarının ihtişamına yaklaştığını söylemekten çekinmeyeceğim. Bir Batavialının Musalar için yaptırttığı anıtı da unutmamalıyım. Batavia'nın başpapazı Bay Mohr milyonları olan bir zengin, ama sahip olduğu bilgi ve bilimlere merakı nedeniyle daha da saygıdeğer bu kişi, evlerinden birinin bahçesinde, her kral hanedanının onur duyacağı bir rasathane inşa ettirmiştir. Henüz yeni bitmiş bu yapı ona büyük paralara mal olmuştur. Daha ilginci, bizzat kendisinin gözlemler yapmakta oluşudur. Avrupa'dan, en ince gözlemler için gereken her türde en iyi araçları getirtmiştir ve onlardan yararlanabilecek durumdadır. Urania'nın[330] hiç kuşkusuz en zengin evladı olan bu gökbilimci, Bay Verron ile tanışmaktan mutluluk duydu. Onun, gecelerini kendi gözlemevinde geçirmesini istedi; ne yazık ki amaçları bakımından elverişli bir gece bile olmadı. Bay Mohr, Venüs'ün son geçişini gözlemiş ve gözlemlerini Harlem Akademisi'ne sunmuştur; bunlar Batavia'nın boylamının kesin biçimde saptanmasına yarayacaktır.

Ne kadar güzel olsa da, bu kent, çevresinin yarattığı beklentiyi karşılamaktan uzaktır. Büyük yapılar azdır, ama yolları iyi çizilmiştir; evler rahat ve güzeldir; sokaklar geniştir ve birçoğu, kenarları iyi kaplanmış ve yanlarında ağaçların dizili olduğu bir kanalla süslüdür; kanal temizlik ve kolaylıklar için yararlıdır. Bu kanalların, Avrupalıların Batavia'da yaşamasını zorlaştıran sağlıksız bir nemlilik yarattığı doğrudur. Bu iklimin sakıncalarının bir bölümünü de içme sularının kötülüğüne bağlıyorlar; o nedenle zenginler sadece, büyük masraflarla Hollanda'dan getirdikleri *Selse* suyunu içerler. Yollar taş döşeli değildir, ama iki yanlarında yontma taş ya da tuğladan yapılmış geniş ve güzel kaldırımlar vardır ve Hollandalıların titizliği bu kaldırımların bakımı konusunda hiçbir yakınmaya yer bırakmaz. Burada Batavia'yı ayrıntılarıyla betimleme iddiasında değilim, kaldı ki bu konu çok defa işlenmiştir. Bu ünlü kent konusunda bir fikir edinmek için, Hollanda'nın güzel kentleri tarzında kurulduğunu bilmek yeterlidir; tek fark, yer sarsıntıları nedeniyle burada evlerin çok yükseltilmemeleri, tek katlı inşa edilmeleridir. Çinlilerin kent dışında yer alan mahallesini, onları

denetleyen kolluk gücünü, geleneklerini ve şimdiye kadar tekrar tekrar yazılmış söylenmiş onca ayrıntıyı da anlatacak değilim.

Batavia'da süregiden zengin ve gösterişli yaşam insanı etkilemektedir; hemen bütün evlerin döşenişindeki zevk ve ihtişam, içinde yaşayanların varsıllığını kanıtlar. Ama bize söylenenlere göre birçok yönden Batavia artık eskisi gibi değildir. Birkaç yıldan beri Kumpanya, kişilerin kendi hesaplarına Hintelleri içinde ticaret yapmasını yasaklamıştır; oysa bu onlar için muazzam bir zenginlik kaynağıydı. Kumpanya'nın bu yeni kuralını yargılıyor değilim; bu yasaklamadan nasıl bir çıkar sağladığını da bilmiyorum. Bildiğim sadece, onun hesabına çalışan kişilerin hâlâ, bin beş yüz, üç bin, en çok altı bin lira ücretli görevlerde bulunurken, buradan otuz, kırk, yüz hatta iki yüz bin lira kazanmanın sırrını yakalamış olduklarıdır. Oysa Batavia'nın hemen bütün sakinleri Kumpanya'nın memurudur. Ama şu da bir gerçek ki, bugün gerek kent, gerekse çevresindeki kır evlerinin fiyatı, eski değerlerine göre üçte iki oranında daha yüksektir. Ne olursa olsun Batavia bir yandan sözünü ettiğimiz sırlar nedeniyle, bir yandan da burada servet sahibi olanların servetlerini Avrupa'ya aktarmalarındaki güçlük nedeniyle, her zaman biraz daha çok ya da biraz daha az, zengin kalacaktır. Birikimlerin buradan Avrupa'ya gönderilmesi ancak bu işlem için yüzde sekiz iskonto uygulayan Kumpanya aracılığıyla mümkündür; ama her seferinde bireylerin her birinden pek küçük bir tutar kabul etmektedir. Kaldı ki bu birikimler kaçak olarak da gönderilemezler, burada dolaşımda olan gümüş sikkeler, Avrupa'da değerinin yüzde yirmi sekizini kaybetmektedir. Kumpanya, özel bir para niteliğindeki Hintelleri parasını darp ettirmek için Cava İmparatoru'ndan yararlanmaktadır.

Dünyanın hiçbir yerinde toplumsal sınıflar birbirlerinden buradaki kadar kesin biçimde ayrıştırılmamıştır; herkesin bir mevkii vardır ve birtakım simgeler bunları değişmez bir biçimde belirtir, protokol kuralları burada hiçbir yerde olmadığı kadar katıdır. Yüksek Niyabet Kurulu, Adalet Kurulu, ruhban sınıfı, Kumpanya görevlileri, Kumpanya'nın bahriye subayları ve askerler, işte sınıfların sıradüzeni budur.

Yüksek Niyabet Kurulu, genel valinin başkanlığı altında, *edel-heer* unvanını taşıyan Hintelleri meclis üyeleri, Adalet Kurulu Başkanı ve *scopen hagen*'den oluşur. Kurul, haftada iki defa kalede toplanır. Hintelleri meclis üyelerinin bugünkü sayısı on altıdır, ama onların hepsi Batavia'da

bulunmazlar. Kimilerinin Ümit Burnu'nda, Seylan'da, Koromandel Kıyıları'nda, Cava'nın doğu kesiminde, Makassar'da ve Amboine'da önemli yönetsel görevleri vardır ve oralarda yaşarlar. Bu *edel-heer*'lerin ayrıcalığı, iki atla çekilen arabalarını altın varakla süsleyebilmektir. Özel arabalara ise ancak tek at koşulabilir. Ayrıca *edel-heer*'in arabası geçerken diğer bütün at arabalarının durması gerekir ve arabalardaki kadın ve erkekler ayağa kalkmak zorundadırlar. Bu ayrıcalığın dışında sadece genel valinin arabasında altı at koşuludur ve her zaman bir atlı muhafız birliği ya da işte en azından bu birliğin subayları ve birkaç haberci ona eşlik eder; o geçerken kadınlar ve erkekler arabalarından inmek zorundadır ve sadece *edel-heer*'lerin arabaları onun konağının merdivenlerine kadar yaklaşabilir. Sarayın iltifatına mazhar olanlar sadece onlardır. Aralarından yeterince akıllı birkaçının özellikle bizimle birlikteyken bu görkemli ayrıcalıklarla alay ettiklerine tanık oldum.

Adalet Kurulu bağımsızdır ve temyiz imkânı olmaksızın hem medeni hem de ceza hukuku davalarına bakar. Yirmi yıl önce bir Seylan valisini ölüme mahkûm etmişti. O *edel-heer*, korkunç boyutlara ulaşan zimmet suçundan hüküm giymişti ve cezası Batavia'da, kalenin önündeki meydanda infaz edildi. Hintelleri genel valisinin, *edel-heer*'lerin ve Adalet Kurulu üyelerinin ataması Avrupa'dan yapılır. Diğer görevler için genel vali ve Yüksek Niyabet Meclisi öneride bulunur ve yaptıkları seçim Hollanda'da her zaman onaylanır. Ama askeri mevkiler için nihai atamayı genel vali yapar. Yönetim görevlerinden sonra, gelir açısından en önemli ve en iyi görevlerden biri kırsal bölge komiserliğidir. Bu görevli, Cava Adası'nda Kumpanya'nın sahip olduğu her şeyi, o arada değişik yerel hükümdarların mülkleri ve davranışları dahil her şeyi denetler; ayrıca Kumpanya'nın kulları durumundaki Cavalılar üzerinde mutlak kolluk yetkisini kullanır. Bu kolluk çok acımasızdır ve hafif suçlar bile ağır işkencelerle cezalandırılır. Cavalıların karşılaştıkları barbarca işkenceler karşısında gösterdikleri dayanma gücü inanılmaz ölçüdedir; ama idam edilirken üzerlerinde beyaz bir paçalı don bırakılmalı ve özellikle kafaları kesilmemelidir. Eğer onlara bu konuda anlayış gösterilmezse Kumpanya'nın otoritesi bile tehlikeye girebilir; Cavalılar böyle bir durumda başkaldırırlar. Bunun nedeni basittir: onların dini inancına göre, eğer öbür dünyaya başları kesik ve beyaz donsuz giderlerse orada iyi karşılanmayacaklardır; despotluğun kendileri

üzerindeki egemenliğinin sadece bu dünya ile sınırlı olduğunu düşünme cesaretini gösterirler.

İşin güzel, gelirin doyurucu olduğu, çok isteklisi olan bir başka görev *sabandarlık* ya da yabancılar nazırlığıdır. Bunlar iki kişidir: biri Hıristiyanlar, diğeri çok tanrılı dinlere bağlı olanlar içindir. Birincisi Avrupalı yabancılarla ilgili tüm konulardan sorumludur. İkincisi ise Çinliler dâhil Hintelleri'den değişik uluslarının işlerine bakar. Batavia'nın bütün iç ticareti bu insanların elindedir, sayıları günümüzde yüz binden fazladır. Bu büyük kentin pazarında birkaç yıldan beri görülen bolluk onların çalışma ve gayretlerinin sonucudur. Kumpanya hizmetinde var olan görevlerin geri kalanı şunlardır: yardımcı, muhasebeci, tacir yardımcısı, tacir, baştacir, vali. Bütün bu sivil rütbelerin bir üniforması vardır ve askeri rütbeler bunlarla belli bir denklik içindedir. Örneğin binbaşı baştacir, yüzbaşı ise tacir yardımcısı mevkiindedir, ama askerler meslek değiştirmeksizin yönetim mevkilerinden birine atanamazlar. Bir ticaret kumpanyasında, askerlerin hiçbir etkisi olmaması çok doğaldır. Burada onlara ancak parayla tutulmuş askerler gibi bakılır ve kaldı ki bu kişilerin sadece yabancılar oluşu bu bakışın doğruluğunu kanıtlamaktadır.

Cava Adası'nın önemlice bir bölümü doğrudan Kumpanya'nın mülküdür. Batavia'nın doğusunda kalan bütün kuzey kıyı ona aittir. Seneler önce, Madura Adası'nın hükümdarı başkaldırınca orasını da mülküne katmıştır ve hükümdarın oğlu bugün babasının kral olduğu o adanın valisidir. Aynı şekilde Kumpanya *Balimbaum*[331] Kralı'nın isyanından yararlanarak Cava Adası'nın doğu ucundaki bu güzel ilin de sahibi olmuştur. İmparatorla kardeş olan bu prens, tacirlere boyun eğmekten utanç duyarak ve söylentilere bakılırsa, kendisine silah ve barut sağlayan, hatta bir de kale inşa eden İngilizlerin de yardımıyla boyunduruktan kurtulmak istemişti. Kumpanya bu isyanı bastırmak için iki buçuk yıl ve çok büyük paralar harcamıştır ve bu savaş, bizim Batavia'ya varışımızdan sadece iki ay önce sona ermiş bulunuyordu. Hollandalılar ilkin bir muharebeyi kaybetmişlerdir; ama sonra ikincisinde Yerli prens ailesiyle birlikte tutsak edilip Batavia kalesine kapatılmış ve birkaç gün sonra orada ölmüştür. Oğlu ve talihsiz ailesinden geri kalanlar ilk gemiye bindirilip Ümit Burnu'na gönderilmek üzereydiler, hayatlarının geri kalanını orada *Roben Adası*'nda geçireceklerdi.

Cava Adası'nın geri kalan bölümü birçok krallığa bölünmüştür. Cava İmparatoru adanın güneyinde yaşar ve sıradüzenin en önünde yer alır, ondan sonra *Mataran*[332] Sultanı ve *Bantam*[333] Kralı gelir. *Tseribon*[334], Kumpanya'ya bağımlı üç kral tarafından yönetilir. Eğreti tahtlarına çıkabilmek için diğer hükümdarların da Kumpanya'nın onayına ihtiyaçları vardır. Bütün bu kralların nezdinde, onlardan sorumlu bir Avrupalı muhafız birliği vardır. Kumpanya ayrıca İmparatorun hüküm sürdüğü topraklarda surlarla korunan dört ticaret merkezine sahiptir. Başkaca, Sultanlıkta bir, Bentam'da dört ve Tseribon'da da iki merkezi vardır. Bu hükümdarlar, ürettiklerini, Kumpanya'ya onun belirlediği fiyatlardan satmak zorundadırlar. Kumpanya onlardan pirinç, şeker, kahve, kalay ve arak[335] alır; onlara sadece Cavalıların çok tükettikleri ve satışı büyük kâr bırakan afyon satar.

Batavia, Moluk Adaları'nın tüm ürünlerinin depolandığı yerdir. Baharat üretiminin tamamı buraya getirilir; her yıl Avrupa'da ihtiyaç duyulan miktarı gemilere yüklenir, geri kalanıysa yakılır. Hollanda Hintelleri Kumpanyası zenginliğini, hatta diyebilirim ki varlığını sadece buna borçludur; bu ticaret onun yapmak zorunda kaldığı muazzam harcamalara ve memurlarının bu harcamalar kadar önemli çalıp çırpmalarına katlanmasına olanak verir. Bu nedenle Kumpanya, bu ticaretin yanı sıra bir de Seylan'la yaptığı ticarete büyük önem verir. Bilmediğim Seylan hakkında bir şey söyleyecek değilim. Kumpanya orada maddi yönden yıkıcı fakat ticaret merkezlerinin tahrip edildiği Pers Körfezi'ndeki savaşa kıyasla daha başarılı bir savaş kazanmıştır. Şimdi biz, Kralın gemileri içinde Moluklar'a girebilmiş neredeyse yegâne gemiler olduğumuzdan; bir yandan uzaklığı, öte yandan Hollandalıların oraya ilişkin bilgileri diğer uluslardan sakınmaları nedeniyle dünyanın pek bilinmeyen bu önemli yöresinin bugünkü durumu konusunda bazı bilgiler sunmama izin verilsin.

Evvelce *Moluk Adaları* adıyla anılanlar sadece, neredeyse ekvator çizgisinin üzerinde, 15' güney enlemi ile 50' kuzey enlemi arasında, Gilolo Adası'nın batı kıyıları boyunca sıralanmış küçük adalardı; bunların en önemlileri *Ternate, Tidor, Mothier* ya da *Mothir, Machinan* ve *Bachian* adalarıdır. Sonra zamanla, bu ad baharat üreten bütün adalara yaygınlaştırıldı. *Banda*, *Amboine*, *Seram*, *Bouro* ve onlara komşu bütün adalara Moluklar denildi; hatta kimileri, *Bouton* ve *Selebes* adalarını da berikilerin arasına katmak istediyse de başarılı olamadı. Günümüzde

Hollandalılar bu yerleri *Doğu Ülkesi* adıyla anmakta ve her birine çok sayıda ticaret merkezinin bağlı bulunduğu dört ana yönetim bölgesine ayırmaktadırlar; bölgeler ise Batavia Yüksek Niyabeti'nin denetimindedir. Bu dört yönetim bölgesi şunlardır: *Amboine, Banda, Ternate* ve *Macassar*.

Bir *edel-heer*'in vali olduğu Amboine'a altı ticaret merkezi bağlıdır; bunlar Amboine Adası'nda *Hila* ve *Larique*, ki bunlardan birinin yöneticisi tacir, diğeri tacir yardımcısı rütbesindedir; Amboine'ın batısında *Manipa* ve *Boëro* adaları, bunlardan birincisinde sadece basit bir muhasebeci, ikincisindeyse bize iyiliği dokunan tacir yardımcısı Hendrick Ouman görev yapar; Amboine'ın yaklaşık doğu-güneydoğusundaki *Haroeko* adlı küçük adada ise bir tacir yardımcısı görevlidir. Nihayet gene Amboine'ın güneydoğusunda ve on beş fersah uzağındaki *Saparoea Adası*'nda[336] da bir tacir bulunur; bir çavuş ile on beş askerin görevlendirildiği küçük *Neeslaw Adası* da ona bağlıdır. Saparoea Adası'nda, bir kayalığın üzerine inşa edilmiş bir kale ve güzel bir koyda iyi bir demirleme yeri vardır. Bu ada ve Neeslaw bir gemiyi dolduracak kadar karanfil sağlayabilir. Amboine yönetimin gücü bir yüzbaşı, bir teğmen ve beş asteğmen yönetimindeki yüz elli askerden oluşmaktadır. Bunların dışında iki topçu subayı bir de mühendis bulunur.

Banda yönetim bölgesi, savunma tesisleri ve orada bulunan garnizon açısından daha önemlidir; asker mevcudu üç yüzdür. Bunlara bir birinci yüzbaşı, bir ikinci yüzbaşı, iki teğmen, dört asteğmen ve bir topçu subayı komuta eder. Bu ve Amboine garnizonuyla diğer yönetim merkezlerindeki garnizonlar, kendi bölgelerindeki ikincil merkezlerde de asker görevlendirirler. Banda'ya giriş, orasını bilmeyenler için çok güçtür. Üzerinde bir kalenin yer aldığı *Gunongapi Dağı*'na iyice yakın seyretmek, ama iskelede kalan kayalık bir sığlığa dikkat etmek gerekir. Geçidin uzunluğu bir milden fazla değildir ve dip bulunmaz. Sonrasında sığlığın yanından geçerek, *London Kalesi*'nin altındaki, beş altı geminin demirleyebileceği demir yerinde 8-10 kulaç suda demir atılabilir.

Banda yönetimine üç merkez bağlıdır: *Ouriën*'de bir muhasebeci vardır; *Wayer*'de bir tacir yardımcısı görev yapar; bir de Banda'ya komşu ve müskad cevizi ağaçlarıyla kaplı *Pulo Ry en Rhun Adası* vardır. Oraya komuta eden bir baştacirdir. Bu adada bir kale vardır; sadece hafif tekneler, kaleye yaklaşmayı engelleyen bir sığlıkta kalmak şartıyla demirleyebilir.

Hatta kaleyi ancak yelkenler açıkken topa tutmak mümkündür, çünkü sığlığın hemen berisinde dip bulunmaz. Öte yandan adada tatlı su da yoktur; garnizon gereksindiği suyu Banda'dan getirtmek zorundadır. Sanırım *Arrow Adası* da bu yönetim çevresine dahildir. O adada bir çavuş ve on beş askerin bulunduğu bir ticaret merkezi vardır ve Kumpanya oradan inci tedarik eder. Timor ve Solor için durum farklıdır; bunlar her ne kadar Banda'ya komşuysalar da doğrudan Batavia'ya bağlıdır. Bu adalarda santalağacı elde edilir. Portekizlilerin Timor'da bir merkez muhafaza edebilmiş olmaları oldukça ilginçtir, ama daha da ilginci oradan pek bir şey elde edememeleridir.

Ternate'ye bağlı dört ticaret merkezi vardır: *Gorontalo, Manado, Limbotto ve Xullabessie*. İlk ikisinin yöneticileri tacir yardımcısı rütbesindedir; diğer ikisi ise sadece muhasebecidir. Bunlara da çavuşlar tarafından yönetilen çok sayıda küçük merkez bağlıdır. Ternate yönetim çevresinde iki yüz elli asker görevlidir; bunlara bir yüzbaşı, bir teğmen, dokuz asteğmen ve bir de topçu subayı komuta eder.

Bir *edel-heer*'in başında bulunduğu Selebes Adası'ndaki Makassar yönetim bölgesinde dört ticaret merkezi vardır: *Boelacomba en Bonthain* ve *Bima*'da iki tacir yardımcısı görev yapar; *Saleyer* ve *Maros*'taysa yöneticiler muhasebeci rütbesindedir. Makassar ya da *Jonpandam*, Moluk Adaları'nda en güçlü garnizonun bulunduğu yerdir; ama ülkenin yerlileri gene de Hollandalıları özenle ticaret merkezlerinin sınırları içinde tutarlar. Garnizon üç yüz kişilik bir kuvvetten oluşur, başlarında bir birinci yüzbaşı, bir ikinci yüzbaşı, iki teğmen, yedi asteğmen, bir tane de topçu subayı vardır. Bu yönetim çevresinin sınırları içinde baharat üretilmez, meğer ki Button'da da üretilmiyor olsun; ben bunu doğrulayabilmiş değilim. Bu yönetim bölgesinin varlık nedeni, Moluk Adaları'nın en önemli mevkilerinden biri durumundaki geçidi denetlemek, öte yandan *Selebes* ve *Borneo* ile yararlı bir ticarete girişebilmektir. Bu iki büyük ada Hollandalılara demir, kumaş; Avrupa ya da Hindistan'ın diğer ürünleri karşılığında altın, ipek, pamuk, değerli ağaçlar ve hatta elmas sağlar.

Moluk Adaları'nda Hollandalılar tarafından işgal edilmiş çeşitli ticaret merkezlerinin bu dökümü, belki pek küçük ayrıntılar dışında doğrudur. Orada kurdukları düzen, o sıralarda Kumpanya'yı yönetenlerin ileri görüşlülüğünün kanıtıdır. İspanyolları ve Portekizlileri oradan

kovabilmeleri, en zekice hesapların, cesaretin ve sabrın ortak meyvesidir; bu başarının hemen ardından, baharat ticareti üzerinde bir tekel kurmak için diğer bütün Avrupalıları oradan uzaklaştırmış olmanın yetmeyeceğini kavramışlardır. Bu adaların sayısı, sıkı denetimi neredeyse olanaksız kılıyordu; öte yandan adalıların Çin'le, Filipinler'le, Makassar'la kaçak ticaretlerini ve oralarda dolanan diğer gemilerin bu yöndeki girişimlerini engellemek de daha kolay değildi. Kumpanya için bir başka korkulacak husus, fidanların çalınarak başka bir yerde bu ağaçların yetiştirilebilmesiydi. Onun için, sadece küçük ve koruması kolay birkaç ada dışındaki bütün adalarda baharat ağaçlarını mümkün olduğu ölçüde yok etmeyi seçti; ondan sonra her şey artık bu değerli yerlerde tahkimat yapmaya kalıyordu. Bu ürünlerden gelir elde eden yerel hükümdarlara, gelir kaynaklarının böylece yok edilmesine rıza göstermeleri için de maaş bağlamak gerekti. İşte Hollanda Kumpanya'sının Ternate Kralı'na ve bazı başka Moluk prenslerine her yıl ödediği yirmi bin *risdale* tazminatın nedeni budur. Bu hükümdarlardan bazıları topraklarında bu ağaçların yakılmasına razı olmadıklarında eğer Kumpanya'nın gücü yetiyor idiyse onlara rağmen yakmış; ya da her yıl yapraklar henüz yeşilken satın alma yoluna gitmiştir; böylece üç yıl arka arkaya ağaçların yeşil yaprakları soyulunca, ağaçlar ölecekti; Yerliler bunu herhalde bilmiyorlardı.

Bu yolla tarçın sadece Seylan'da üretilir olmuş, Banda Adaları 'ndaysa yalnızca müskad yetiştirilmesine olanak verilmiştir; Amboine ve ona bitişik Uleaster'de de karanfil yetiştirilmiştir. Buna karşılık Banda'da karanfil, Amboine'da da müskad üretimine izin verilmemiştir. Bu merkezlerde dünyanın toplam tüketiminden fazlası üretilir. Hollandalıların Moluk Adaları'ndaki diğer merkezlerinin görevi, başka ulusların yöreye yerleşmelerini engellemek, baharat ağaçlarını arayıp bulup yakmak için sürekli çaba göstermek ve sadece yetiştirilmesine izin verdikleri adalarda üretimin sürmesini gözetmektir. Ayrıca bu bölgede çalışan bütün gemici ve mühendisler, oradan ayrılırken sahip oldukları bütün harita ve planları iade etmek ve ellerinde başka bir belge bulunmadığına dair yemin etmek zorundadırlar. Kısa bir süre önce bir Batavialı, Moluk Adaları'nın haritasını bir İngilize gösterdiği için kırbaçlanmış, ardından derisine mahkûm dövmesi işlenerek neredeyse ıssız bir adaya bırakılmıştı.

Baharat hasadı Aralık ayında başlar, yüklenecek gemiler Ocak ayı içinde Amboine ve Banda'ya varır ve Nisan ya da Mayıs ayında oradan Batavia'ya

yola çıkar. Her yıl ayrıca bir gemi de Ternate'ye gider, bu seferler muson mevsimine göre gerçekleştirilir. Ayrıca on iki ya on dört toplu birkaç *seno* da bu sularda seyreder.

Amboine ve Banda valileri, her yıl Eylül'ün ortalarına doğru, kendi illerinin oranke'lerini, yani Yerli reislerini bir araya getirirler. İlkin onlara şölenler verir ve günlerce süren eğlenceler düzenler, sonra da hep birlikte *coracores* adı verilen büyük gemilere binerek, illerini teftiş etmek ve gereksiz baharat fidanlarını yok etmek üzere yola çıkarlar. Her bir ticaret merkezinin yöneticisi, valinin bu toplantılarına katılmak ve sonra, genel olarak Ekim sonu ya da Kasım başlarında biten bu teftiş sırasında ona eşlik etmek zorundadır; teftişten dönüş yeniden düzenlenen eğlencelerle kutlanır. Biz Boëro'dayken Bay Ouman, adasındaki oranke'lerle birlikte Amboine'a gitme hazırlıkları içindeydi.

Hollandalılar şu sırada bol karanfil üreten Seram Adası halkıyla savaştadır. Bu adalılar ağaçlarının yok edilmesine karşı koymaktadırlar ve Kumpanya'yı o adadaki bütün büyük ticaret merkezlerinden kovmuşlardır; Kumpanya'nın elinde sadece adanın kuzey tarafındaki küçük *Savaï* kalmıştır ve orada bir çavuş ve on beş er görev yapar. Seramlıların elinde ateşli silahlar ve barut vardır ve her biri, ulusal dillerinin yanı sıra Malay dilini de iyi konuşur. Papular da Kumpanya ve ona bağlı boylarla savaş halindedir. Taş mancınıklarıyla silahlı ve iki yüz kişi taşıyan gemileri olduğu görülmüştür. Adalarının en büyüklerinden *Salviati*'nin kralı, vasalı olduğu Ternate kralına bağlılığını bildirmeye giderken Hollandalılarca yakalanmıştır ve şimdi onların elinde tutsaktır.

İşte bu aktardığımız plandan daha bilgece ne olabilir? Tekelci bir ticaret ağı sistemi kurmak ve sürdürebilmek için bunlardan daha yararlı başka hangi önlemler alınabilir? Bu sayede Kumpanya uzun yıllardan beri bunun meyvelerini toplamaktadır; kendisini bir tacirler topluluğundan çok, güçlü bir cumhuriyete benzer kılan ihtişamı da bu düzene borçludur. Ne var ki, gerçi ben yanılıyor olabilirim ama bu kârlı ticaretin öldürücü darbeler alacağı zaman pek uzak gibi görünmüyor. Şunu söyleyecek cesaretim var: bu tekeli kırmak için istemek yeterlidir. Hollandalıların bunu savunabilmelerinin en önemli nedeni, Avrupa'nın geri kalan uluslarının bu adaların gerçek durumu hakkındaki bilgisizliği ve Hesperides Kızlarının bahçesini örten gizemli sistir. Ama öte yandan insan gücünün üstesinden

gelemeyeceği güçlükler de, bilgeliğinin çare bulamayacağı engeller de yok değildir. Hollandalılar Amboine'da ya da Banda'da etkileyici bir tahkimat gerçekleştirebilir, oralara kalabalık garnizonlar yerleştirebilir; ama birkaç yıl içinde neredeyse düzenli aralıklarla yaşanan yer sarsıntıları bütün bu yapıları yerle bir eder ve iklimin berbatlığı her yıl oraya gönderilen askerin, gemicinin, işçinin üçte ikisini götürür. İşte bunlar çare bulunmaz dertlerdir. Üç yıl önce tahrip olan Banda Kalesi yeniden inşa edilmiştir; Amboine'dakiyse henüz öylece durmaktadır. Ayrıca Kumpanya bazı adalarda, bilinen baharat ağaçlarının bir bölümünü yok etmeyi başarmıştır; ama bilmediği adalar da, bildiği ama kendilerini Kumpanya'ya karşı koruyan adalar da vardır.

Günümüzde İngilizler, Moluk Adaları dolaylarında çok dolaşmaktadırlar ve bu herhalde amaçsız değildir. Yıllar önce, *Bancoul* 'dan denize açılan küçük tekneler, geçitleri açınsamak ve bu zorlu seyir konusunda bilgi edinmek üzere buralara gelmişlerdi. Butonluların bize kısa bir süre önce o boğazdan üç İngiliz gemisinin geçtiğini anlattıklarını belirtmiştim; Balimbuan'ın talihsiz kralına yardım ettiklerini de söylemiştim. Seramlıların silah ve barutu onlardan sağladıkları hemen hemen kesindir; hatta İngilizler, onlar için bir kale bile inşa etmişlerdir. Yüzbaşı Le Clerc, o kaleyi tahrip ettiğini ve içinde iki top bulduğunu bize söylemişti. 1764 yılında yirmi altı toplu *Kinsberg* firkateynine komuta eden Bay Watson, Savaï'nin önüne gelmiş, silah tehdidiyle kendisini demirleme yerine götürecek bir kılavuz almış, ve bu korunmasız ticaret merkezinde onur kırıcı davranışlarda bulunmuştur. Papuların ülkesinde de bilemediğim bir girişimde bulunmuş ama başarılı olamamıştır. Şalupası o Yerliler tarafından ele geçirilmiş ve içindeki bütün Avrupalılar, o arada şalupaya komuta eden bahriye muhafızı milord Sandwic, direklere bağlanmış, sünnet edilmiş ve sonra işkenceyle öldürülmüşlerdir.

İngilizler, öyle görünüyor ki girişimlerini Hollanda Kumpanyası 'ndan gizlemiyorlar. Dört yıl önce Papuların adalarından, *Soloc* ya da *Tafara* adlı birinde bir merkez kurmuşlardı. Onu kuran Bay Dalrimple oranın ilk valisi oldu; ama İngilizler orayı sadece üç yıl ellerinde tuttular. Kısa bir süre önce de terk ettiler ve Bay Dalrimple 1768 yılında Kaptan Dodwell yönetimindeki *Patty* gemisiyle Batavia'ya geçti, sonra da Bancoul'a gitti. *Patty* orada körfezde battı. Bu merkez, kuş yuvaları,[337] sedef, fildişi, inci, Çinlilerin çok kullandığı bir tür yapışkan ya da köpük olan *tripans* ya da

swalops temin eder. Beni şaşırtan, yüklerini Batavia'da satmış olmalarıdır; bu bilgiyi onu satın alan tacirden edindim. Aynı kişi bana İngilizlerin o merkez kanalıyla baharat da sağladıklarını kesinledi; acaba Seramlılardan temin ediyor olabilirler mi? Bu merkezi neden terkettiler? Bunu bilemiyorum. Yeterli miktarda baharat ağacı fidanı temin ettikten ve onları Hindistan'daki sömürgelerinde ekip yetiştirdikten sonra, başarılı olduklarına güvenerek, hem giderleri fazla, hem de bir devleti rahatsız edecek, diğerlerine de yol gösterecek bir merkezi kapatmayı yeğlemiş olabilirler.

Batavia'da, yolculuğumuz sırasında birçok defa izine rastladığımız gemilere ilişkin ilk bilgileri de aldık. Bay Wallas, 1768 yılının Ocak ayında oraya varmış ve hemen ayrılmıştı. Magellan Boğazı'ndan çıkıştan az sonra istemeyerek önderinden ayrı düşen Bay Carteret ise daha uzun süren ve sanırım çok daha maceralı bir yolculuk yapmıştı. Aynı yıl Mart ayının sonunda, neredeyse mürettebatının tamamını yitirmiş ve gemisi perişan durumda Macassar'a ulaşmıştı. Hollandalılar onu Jompandam'da istememişler ve Bontain 'e göndermişler, kaybettiği adamlarının yerine gemisine Yerli halktan adamlar almasına zorlukla izin vermişlerdi; Selebes Adası'nda iki ay kaldıktan sonra, 3 Haziran tarihinde Batavia'ya ulaşmış ve orada gemisini kalafatlatmış ve ancak 15 Eylül günü, demek ki bizim oraya varışımızdan sadece on iki gün önce ayrılmıştı. Bay Carteret, burada, yolculuğu hakkında pek az bilgi vermiş; ama gene de, Saint-Georges adını verdiği bir geçitte Yerlilerle kapıştığının bilinmesine yetecek kadar konuşmuş. O Yerlilerin adamlarından birçoğunun o arada ikinci kaptanın yaralanmasına neden olan oklarını göstermiş; ikinci kaptan, Batavia'dan ayrılırken hâlâ iyileşmemişmiş.

Henüz Batavia'ya varışımızın sekizinci ya da onuncu günü dolmadan hastalıklar başladı. Görünürde tam sağlıklı durumdan mezara ulaşmak için üç gün yetiyordu. Aramızdan birçoğu şiddetli ateşle seyreden bir hastalığa yakalandı ve hastanedeki hastalarımız da iyileşemiyordu. Gereksinimlerimizin teminini elimden geldiğince çabuklaştırdım, ama bizim sabandar da hastalanmıştı ve hiçbir şey yapamıyordu, o nedenle işimiz güçleşti ve yavaşladı. Ancak 16 Ekim günü oradan ayrılabilecek duruma geldim ve limanın dışına çıkıp orada demirlemek üzere hareket ettim; *L'Étoile*'in peksimetleri ancak o gün hazır olacaktı. Gece vakti onları yükleyebildi ve rüzgâr olanak verdiğinde gelip bizim yakınımızda demirledi. Benim gemimdeki neredeyse bütün subaylar ya hastaydılar ya da

hastalanmak üzereydiler. Mürettebat arasında dizanteri vakaları hiç azalmamıştı ve Batavia'da uzun süre kalmak, hiç şüphem yok, bütün yolculuk boyunca verdiğimizden fazla kayba neden olabilirdi. Bizim Taitilimiz, gördüklerinin yarattığı heyecan içinde uzunca bir süre bu kötü iklimin etkisini hissetmese de son günlerde o da hastalandı ve ilaçlarını Paris'te doğmuş birinin uysallığıyla almış olsa da, hastalığı çok uzun sürdü; o nedenle şimdi Batavia'dan söz ederken onu hep *enua mate*, öldüren ülke diye adlandırıyor.[338]

DOKUZUNCU BAŞLIK

Batavia'dan hareket; Fransa Adası'na uğrayış; Fransa'ya dönüş.

16 Ekim'de Batavia Limanı'ndan sadece *La Boudeuse*'le hareket ederek, yaklaşık bir fersah uzakta, yumuşak çamur dip üzerinde yedi buçuk kulaç suda demirlemiştim. Böylece, Batavia'ya girerken sancakta kalan işaret şamandırasının batı-kerte-kuzeybatısında ve yarım mil uzağındaydım. *Edam Adası* benim kuzey-kuzeydoğu 4° doğumda, üç fersah mesafede kalıyordu; *Onrust* kuzeybatı-kerte- batıda iki fersah bir çeyrekte; *Rotterdam* kuzey 2° batıda, bir buçuk fersah uzaklıktaydı. Ekmeğini çok geç bir saatte teslim alabilen *L'Étoile* sabah saat üçte hareket etti ve bütün gece yanar durumda tuttuğum meşalelere göre dümen tutarak, benim yakınıma gelip demirledi.

Batavia'dan çıkış rotası hayli dikkat çekicidir, onun için izlediğim yol konusunda bazı ayrıntılara girmem hoş görülsün. Ayın 17'sinde sabah saat beşte yelken açtık ve *Rotterdam*'ın yarım fersah kadar doğusundan geçmek üzere kuzey-kerte-kuzeydoğuya dümen tuttuk; ardından *Horn* ve *Harlem*'in güneyinden geçmek üzere kuzeybatı-kerte-kuzeye; daha sonra da, *Amsterdam* ve üzerinde bir bayrak dalgalanan *Middelbourg* adalarının kuzey kıyıları boyunca seyretmek üzere batı-kerte-kuzeybatıdan batı-kerte-güneybatıya yöneldim; nihayet *Küçük Cambuis*'nin güneyine yerleştirilmiş bir işaret şamandırasını sancağıma aldım. Öğleyin 5° 55' güney enlemini ölçtüğümüzde, *Büyük Cambuis*'nin yaklaşık bir mil uzağında, güney ucuna göre kuzey güney doğrultusundaydık. Oradan sonra, biri Büyük Cambuis'nin kuzeybatı ucunun güneyine, öteki *İnsan Eti Yiyenler Adası*, diğer adıyla *Pulo Laki*'nin doğusundaki iki işaretin arasından geçecek şekilde yol aldım. Bunun için, istenildiği ya da gerçekleştirilebildiği kadar kıyıya yakın seyretmek gerekir. Saat beş buçukta akıntı kıyıdan uzaklaşmamızı engellediği için, çamur dip üzerinde on bir kulaç suda bir tonoz demiri fundo ettim. *Bentam Koyu*'nun kuzeybatı ucu, bana göre batı-kerte-kuzeybatı 2° batıda yaklaşık beş fersah uzakta, *Pulo Baby*'nin ortasıysa üç fersah uzakta, kuzeybatı 5° batıda kalıyordu.

Batavia'dan çıkmak için benim izlediğimden başka bir rota daha vardır. Limandan çıkınca Cava kıyısı boyunca ilerlenir, kentin yaklaşık iki buçuk

fersah ötesinde işaret görevi yapan bir büyük fıçı iskele tarafında kalır; sonra güneyde *Kepert Adası* boyunca yol alınır; kıyı izlenir ve biri Middelbourg Adası'nın güneyinde, diğeri onun karşısında, kıyıdaki bir dille birleşen bir sığlıkta bulunan iki işaret arasından geçilir. Ardından Küçük Cambuis'nin güneyindeki işarete ulaşırsınız, ondan sonra iki rota birleşir. Verdiğim Batavia'dan çıkış haritası bu iki rotayı da doğru biçimde göstermektedir.

Ayın 18'inde sabah saat ikide yelkenler açıktı ama akşam demir atmak zorunda kaldık; ayın 19'unda ancak öğleyin *Prens Adası*'nın kuzeyinden geçerek *Sonde Boğazı*'ndan[339] çıkabildik. 6° 30' güney enlemini ölçtük ve öğleden sonra saat dörtte, Prens Adası'nın kuzeybatı ucuna yaklaşık dört fersah mesafedeyken, Bay d'Après'nin haritası üzerinde hareket noktamı 6° 21' güney enlemi ve Paris meridyenine göre 102° doğu boylamı olarak tespit ettim. Cava Adası boyunca her yerde demirlenebilir. Hollandalılar orada belli aralıklarla küçük karakollar kurmuşlar ve her biri, aldığı emir uyarınca bir askeri elinde bir kütük defteriyle oradan geçen gemilere gönderiyor, geminin adının ve nereden gelip nereye gittiğinin yazılması isteniyor. Bu kütüğe herkes aklına geleni yazıyor ama ben bu usulü eleştirecek değilim, çünkü bu yolla çoğu zaman akıbetinden şüphe edilen gemiler hakkında bilgi edinmek mümkün; kaldı ki bu kütüğü getirmekle görevli asker gemilere satmak üzere çok uygun fiyatlardan tavuklar, kaplumbağalar ve başka taze yiyecekler de getiriyor. Gemilerimde en azından görünür bir iskorbüt hastası kalmamıştı; ama birçok kişi kanamalı bağırsak hastalıklarına yakalanmıştı. Dolayısıyla, *L'Étoile*'i beklemeden Fransa Adası'na doğru yol alma kararını verdim ve ayın 20'sinde bunu ona bildirdim.

Yolculuğu çok kısaltan güzel ve elverişli hava dışında bu rotada kayda değer hiçbir şey yok. Sürekli olarak çok kuvvetli güneydoğu rüzgârı aldık. Buna ihtiyacımız vardı; çünkü hasta sayısı her gün artıyor, iyileşme dönemleri çok uzun sürüyor ve kanamaya bir de ateş nöbetleri ekleniyordu; dülgerlerimden biri 30'u 31'ine bağlayan gece öldü. Direklerin durumu da beni çok endişelendiriyordu. Grandi direğinin, çarmık gergilerinin beş altı ayak kadar altından kırılmasından korkulabilirdi. Gergileri birbirine bağladım, yüklerini hafifletmek için babafingonun armasını söktürttüm ve grandi gabya yelkenini her zaman iki kat camadana vurulmuş olarak açtım. Bu önlemler hızımızı önemli ölçüde kesiyordu; buna rağmen Batavia'dan

çıkışımızdan on sekiz gün sonra *Rodrigue Adası*'nı,[340] iki gün sonra da *Fransa Adası*'nı[341] gördük.

5 Kasım günü akşam saat dörtte Rodrigue Adası'nın kuzeydoğu ucunun tam güneyindeydik, buna bakarak Prens Adası'ndan Rodrigue'e kadar seyrimize ilişkin tahmin sapmasını buldum. Bay Pingré orada, Paris'e göre 60° 52' doğu boylamını saptamıştı ve saat dörtte benim, tahmini olarak 61° 26' doğu boylamında olmam gerekirdi. Şimdi, meskûn bu adada yapılmış gözlemin, tam güneyinde bulunduğum burnun iki dakika batısında yapıldığı varsayılırsa, bin iki yüz fersahlık yolda benim tahminin sadece otuz dört dakika şaşmıştır. Benim tahmini konumum geminin arkasında kalmıştır. Ayın 3'ünde Bay Verron tarafından yapılan gözlemlerle tahminim arasındaki farksa 1° 12'dır ve tahmini konumum geminin önündedir.

Ayın 7'sinde öğleyin *Yuvarlak Ada*'yı gördük; akşamın beşinde, o adanın ortasının tam güneyindeydik. Gece olurken, *Topçular Burnu*'nda ateş yakacaklarını umarak top attık; ama Bay d'Après'nin kılavuz kitabında sözü edilen bu ateş artık yakılmıyor. O nedenle istenildiği kadar yakınından seyredebileceğiniz *Coin de Mire*'i döndükten sonra, Topçular Burnu'nun önünde yarım fersahtan fazla uzanan körkayalara düşmemek için çok zorlandım. Ada yönünden esen rüzgârda tutunmak için orsa seyrederek zaman zaman bir top atıyordum; nihayet saat on bir ile gece yarısı arasında, Kral tarafından istihdam edilen liman kılavuzlarından biri gemiye geldi. Artık kendimi güçlüklerden kurtulmuş sayıp, geminin sevkini kılavuza bırakmışken, saat üç buçukta *Mezarlar Koyu* yakınlarında bizi karaya oturttu. Neyse ki dalga yoktu ve gemiyi açığa doğru yöneltmek için hızla yaptığımız manevra işe yaradı; ama bir düşünün: atlatabildiğimiz bunca tehlikeden sonra, emirlerin gemimizi teslim etmeye zorladığı bir cahil adam yüzünden limanda karaya oturmak bizim için ne öldürücü bir acı olurdu! Yalancı omurgamızın[342] kırk beş ayak uzunluğundaki bölümünün kaybıyla bu olaydan sıyrıldık.

Az kalsın felaketimize neden olacak bu kaza beni aşağıdaki düşünceleri belirtmeye zorluyor. Fransa Adası'na gitmek istenildiğinde, –limana sadece gündüz girilebileceği görülecektir– tedbirli davranmak ve daha baştan, karaya fazla yaklaşmamayı yeğlemek gerekir. Gece boyunca dışarıda, Yuvarlak Ada'nın rüzgâr altında ve akıntılar nedeniyle çokça yelkenle, orsada eğlenmek iyi olur. Ayrıca küçük adalar arasında demirleme yerleri

vardır; biz kum dip üzerinde 30 ila 35 kulaç derinlikte demirleme yeri bulduk; ama çok zorunlu haller dışında buraya demirlememelidir.

Ayın 8'inde sabahleyin limana girdik ve gün içinde palamarlandık. Akşam saat altıda *L'Étoile* göründü ve ancak ertesi sabah limana girebildi. Orada, takvimde bir gün geride bulunuyorduk, herkese uymak için gerekli düzeltmeyi yaptık.

Daha ilk günden bütün hastalarımı hastaneye gönderdim, gereksinim duyduğum erzak ve donanımın listesini verdim, ve hemen firkateyni kalafatlama işlemi için hazırlamaya başladık. Hazır olur olmaz yola çıkmaya kararlı olduğum için limanda bana verilebilen bütün işçileri tuttum, *L'Étoile*'inkilerini de işe koştum. Ayın 16'sı ve 18'inde firkateyni ısıttık,[343] bu arada karina kaplamasının kurtlandığını gördük, ama bordası tersaneden çıktığı günkü kadar sağlamdı.

Direklerimizin de bir bölümünü burada değiştirmek zorunda kaldık. Grandi direğimizin topuğunda bir hasar vardı, hem oradan hem üst tarafında birleştirildiği yerden kırılabilirdi. Bana yekpare bir grandi direği, iki gabya çubuğu, çapalar, halatlar ve ince halatlar verdiler, bunlara gerçekten ihtiyacımız vardı. Bayat erzakımızı kralın depolarına teslim ettim ve beş aylık yiyecek aldım. Bunun yanı sıra, *L'Étoile*'e yüklenmiş bulunan demir ve çivileri, *cucurbite*'imi,[344] vantuzumu, birçok ilacı ve artık işimize yaramayacak ama burada ihtiyaç duyulabilecek birçok nesneyi Fransa Adası levazım sorumlusu Bay Poivre'a bıraktım. Bana oradaki alaya katılma isteklerini ileten yirmi üç askeri de adada bıraktım. Bay Commerçon ve Bay Verron da Fransa'ya dönüşlerini ileri bir tarihe bıraktılar. Bunlardan birincisi bu adaların ve Madagaskar'ın doğa tarihini incelemek, ikincisiyse Venüs'ün geçişini Hintelleri'nde gözlemlemeye gidebilecek durumda beklemek istiyordu; benden ayrıca mühendis Bay Romainville'i ve Hintelleri içinde seyretmek üzere birkaç genç kılavuz yardımcısı da istediler.

Böylesine uzun bir yolculuktan sonra bile, bu koloniyi hem insan hem de gerekli araç gereç yönünden destekleyebilecek durumda olmak mutluluk vericiydi. Ama duyduğum bu sevinç, acı bir şekilde, deniz teğmeni Bouchage Şövalyesi'nin kaybıyla sona erdi. Kendisi, büyük bir deniz subayında bulunan bilgilere, insanı dostları nezdinde değerli kılan bütün

gönül ve zekâ vasıflarını da ekleyen, seçkin bir insandı. Başcerrahımız Bay de la Porte'un becerisi ve sevgiyle yürüttüğü tedavi onu kurtarmaya yetmedi. 19 Kasım'da, Batavia'da yakalandığı dizanteriden kollarımda öldü. Birkaç gün sonra bahriye ita sorumlusu Bay Le Moyne'ın, gönüllü olarak benimle sefere çıkan ve kısa bir süre önce bahriye muhafızlığına atanan genç oğlu da ciğerlerinden hastalanarak öldü.

Fransa Adası'nda Bay Rosting ve Bay Hermans tarafından kurulan demir ocaklarına hayran kaldım. Avrupa'da bile bu kadar güzeline az rastlanır ve ürettikleri demir en iyi kalitededir. Bu kuruluşu bu hale getirmek için ne çok sebat ve beceri gerektiğini ve bu girişimin yol açtığı harcamaları düşünmek bile zordur. Burada dokuz yüz zenci bulunmaktadır; Bay Hermans bunlardan iki yüzünü seçmiş ve onlardan bir tabur oluşturarak talim yaptırtmıştır; bunlar arasında bir birlik ruhu oluşmuştur. Kendi aralarına katılacaklar konusunda çok ihtiyatlıdırlar ve en küçük bir düzenbazlık yapmış olanı aralarına almazlar. İşte size esarette onur çizgisi.

Burada duraklayışımız sırasında havalar hep pek güzeldi. 5 Aralık'ta gökyüzünde büyük bulutlar belirmeye, dağlar sislerle örtünmeye başlamıştı; her şey yağmur mevsiminin başlamak üzere olduğunu ve bu adalarda hemen her yıl meydana gelen kasırganın yaklaştığını gösteriyordu. Ayın 10'unda yelken açmaya hazırdım; yağmur ve karşıdan esen rüzgâr izin vermedi. Ancak ayın 12'si sabahı hareket edebildim; *L'Étoile*'i orada, kalafatlanmak üzereyken bıraktım. Bu gemi, ay sonundan önce yola çıkacak duruma gelemezdi ve artık birlikte seyir gerekli değildi. Bu yük gemisi Fransa Adası'ndan Aralık ayının sonunda ayrılmış ve benden bir ay sonra Fransa'ya ulaşmıştır. Öğleyin hareket noktamı, 20° 22' olarak ölçtüğümüz güney enlemi ve Paris'in doğusunda 54° 40'boylamı olarak kayda geçirdim.

Hava önceleri çok kapalıydı, rüzgâr patlamaları ve yağmur vardı. Bourbon Adası'nı[345] göremedik. Uzaklaştıkça hava daha iyileşti. Rüzgâr elverişli ve kuvvetliydi, ama kısa bir süre sonra yeni grandi direğimiz bizde, öncekinin yarattığı aynı endişelere yol açtı. Tepesi öylesine kıvrılıyordu ki ne grandi babafingo yelkenini kullanmaya ne de gabya yelkenini çok yükseltmeye cesaret edebiliyordum.

22 Aralık'tan 8 Ocak'a kadar devamlı olarak ya rüzgâr karşıdan esiyordu, ya duruyordu ya da hava kötüydü. Bana söylendiğine göre bu mevsimde böylesine batı rüzgârları hiç görülmemişti. Bu rüzgâr bizi ardı ardına en az

on beş gün hırpaladı; o süreyi ya gemiyi eğlendirerek[346] ya da çok dalgalı denizde orsa seyrederek geçirdik. İskandille dibi bulamadan Afrika kıyılarını gördük. *Cap des Basses* olduğunu düşündüğümüz bu karayı gördüğümüzde henüz dibi bulmuş değildik. Ayın 30'unda 78 kulaç derinlik ölçtük ve o günden itibaren *Eguilles Sığlığı*'nda hemen hemen sürekli kıyıyı görerek devam ettik. Bir süre sonra Batavia filosuna bağlı birçok Hollanda gemisine rastladık. Öncüleri 20 Ekim'de, filo ise 6 Kasım'da yola çıkmıştı; Bu mevsim için hiç alışılmadık bu batı rüzgârlarına Hollandalılar bizden fazla şaşırmışlardı.

Nihayet 8 Ocak'ta [1769] *Yalancı Burun*'u, kısa bir süre sonra da *Ümit Burnu* topraklarını gördük. Yalancı Burun'un beş fersah kadar doğu-güneydoğusunda, deniz seviyesinin altında çok tehlikeli bir kaya olduğunu gözledim. Öte yandan Ümit Burnu'nun doğusunda açıklara doğru üçte bir fersah kadar uzanan bir resif ile burnun altında aynı uzaklıkta bir kaya gördüm. Sabah gördüğüm bir Hollanda gemisine ulaşmış; onu geçmemek ve eğer gece limana girerse onu izleyebilmek için yelken küçültmüştüm. Akşam saat yedide o gemi babafingolarını, cunda yelkenlerini hatta gabya yelkenlerini bile topladı; bunun üzerine ben de açıklara yöneldim ve bütün geceyi, güney-güneydoğu ile güney-güneybatı arasında değişen kuvvetli bir güney rüzgârı altında volta seyriyle geçirdim.

Gün doğarken, akıntılar bizi dokuz fersah kadar batı-kuzeybatıya sürüklemişti; Hollanda gemisi bizim rüzgâr altımızda, dört fersahtan daha uzaktaydı. Gece kaybettiğimiz mesafeyi yeniden kazanmak için yelkenleri arttırmak gerekti; dolayısıyla, gün doğduğunda körfeze girmek üzere beklerken geceyi bu çevrede geçirecek olanların, Ümit Burnu'nun doğu ucundan itibaren karayı yaklaşık üç fersah uzaktan bordalarına almaları iyi olur; bu konumda akıntılar onları ertesi sabah limana girmek için elverişli bir duruma getirir. Sabah saat dokuzda Kap Körfezi'nde, limanın en ucunda demirledik. Kuzey-kuzeydoğu ve güney-güneybatı yönlerinde çifte demir fundo ettik. Orada her ülkeden on dört büyük gemi bulunuyordu ve biz orada kaldığımız sürece birçok başka gemi de gelip demirledi. Bay Carteret, Krallar Günü'nde[347] buradan ayrılmıştı. Şehri on beş pare top atışıyla selamladık, o da bize aynı sayıda ateşle karşılık verdi.

Ümit Burnu valisi ve halkını övmemiz için birçok nedenimiz var; bize hem yararlı hem de keyifli şeyleri sağlamak için ellerinden geleni yaptılar.

Herkesin bildiği bu merkezi betimlemeye hiç girişmeyeceğim. Ümit Burnu doğrudan Avrupa'ya bağlıdır ve ne askeri ne sivil yönetim, ne de görevlilerin atanması açısından Batavia ile bir ilişkisi vardır. Hatta Ümit Burnu'nda bir görevde bulunmuş olanlar, Batavia'da görev alamazlar. Bununla beraber Ümit Burnu Kurulu, ticarete ilişkin konularda Batavia Kurulu ile yazışmalar yapmaktadır. Kurul sekiz kişiden oluşuyor, bunlardan biri de kurula başkanlık eden vali; vali, komutan yardımcısının başkanlık ettiği Adalet Kurulu'na katılmıyor, sadece kurulun verdiği ölüm cezası kararlarını imzalıyor.

Yalancı Burun'da bir askeri karakol bulunuyor, bir tane de *Saldagna Körfezi*'nde var. Bütün rüzgârlara karşı korunaklı mükemmel bir liman oluşturan bu sonuncu körfez, içme suyu olmadığı için yerleşim merkezi olamamıştır. Şimdilerde, Yalancı Burun'daki yerleşimi büyütmeye çalışıyorlar; kışın, Ümit Burnu Körfezi'ne giremeyen gemiler orada demirliyorlar. Bu ikisi arasında sekiz fersahlık kötü bir karayolu var.

Bu yolun ortalarında Constance bucağı yer alır, orada aynı adı taşıyan o ünlü şarap üretilir. İspanya kökenli *muscat* asmalarının yetiştirildiği bu bağ çok küçüktür; Kumpanya'nın mülkü olduğu doğru değildir, ayrıca burada sanıldığı gibi duvarlarla çevrili ve korunuyor da değildir. İki ayrı kişiye ait ve aralarında bir çit çekilmiş iki parçaya bölünmüştür: Yukarı Constance ve Küçük Constance. Her ne kadar her iki Constance'ın yandaşları varsa da bunlarda üretilen şarap aşağı yukarı eşit niteliktedir. Olağan bir yılda yüz yirmi yüz otuz büyük fıçı şarap üretilir; bunun üçte birini, belirlenmiş bir fiyattan Kumpanya satın alır, kalanı isteyen alıcılara satılır. Yetmiş şişelik bir fıçı beyaz şarabın bugünkü fiyatı otuz, kırmızınınsa otuz beş kuruştur. Arkadaşlarım ve ben Yukarı Constance'ın sahibi Bay de Vanderpie'nin bağına bir akşam yemeğine gittik. Bize dünyanın en güzel yemeklerini sundu ve gerek yemek sırasında gerekse satın almak üzere çeşitli ürünlerini tatmak amacıyla çok şarabını içtik.

Constance bağları yumuşak bir eğimle yükselir, toprağı kumlu çakıllıdır. Asmalar hereksiz dikilir ve omçaları [kütükleri] odunlaştıklarında budanır. Şarap yapılırken, üzüm taneleri salkımdan ayıklanarak mayalandırma fıçılarına konur. Dolu fıçılar, serbestçe havalanan düzayak bir şaraphanede muhafaza edilir. Constance'dan dönerken valiye ait iki sayfiye evini de gezdik. *Newland* adı verilen daha büyük olanının bahçesi, Kumpanya'nın

Ümit Burnu'ndaki bahçesinden çok daha güzel. Bu sonuncusunun ününü hak etmediği kanısındayız. Oraya çok zor gelişen meşeler dikilmiş; çok yüksek gürgenlerle çizili uzun yollar bir manastır bahçesi havası veriyor.

Hollandalıların çiftlikleri bütün kıyılarda çok geniş alanlara yayılmış, sadece yasalarla bağlı üretici orada özgür ve mülkü de güvencede olduğundan bolluk her yanda tarımdan kaynaklanıyor. Başkentin neredeyse yüz elli fersah ötesinde bile yaşayanlar var; yırtıcı hayvanlardan başka bir şeyden korkuları yok, çünkü Hotanto'lar onlara hiç zarar vermiyor. Ümit Burnu yerleşiminin en güzel yerlerinden biri *Küçük Rochelle* adı verilen bölümüdür. Oranın halkı, Nantes Fermanı'nın iptali nedeniyle ülkelerinden edilen Fransızlardır. Küçük Rochelle, toprağının verimliliği ve yerleşenlerin zanaat ustalığı açısından bütün diğerlerinden önde gelir. Benimsedikleri bu topraklara, her ne kadar orada kendilerine karşı kötü davranılmışsa da sevmeye devam ettikleri eski memleketlerinin adını vermişlerdir.

Hükümet zaman zaman ülkenin içlerine kervanlar gönderiyor. 1763 yılında bunlardan biri sekiz ay süren bir sefer yapmıştır. Sefer heyeti kuzeye yönelmiş ve bana söylediklerine göre önemli keşiflerde bulunmuştur, ama gene de bu yolculuk beklenen başarıyı sağlayamamıştır; çünkü heyettekiler arasında huzursuzluk ve anlaşmazlıklar ortaya çıkmış ve önderleri, keşiflerini tamamlayamadan geri dönme kararı almak zorunda kalmıştır. Hollandalılar o seferde, sarı ırktan, saçları çok uzun, çok kaba ve acımasız bir ulusla karşılaşmışlardır.

Çizimini Bay de Bouffon'a ilettiğim, 17 ayak boyundaki dörtayaklıya işte o sefer sırasında rastlanmıştır. Bu bir dişiydi ve henüz sadece yedi ayak boyunda olan bir yavruyu emziriyordu. Anayı öldürmüşler, yavru diri ele geçirilmiş ama o da birkaç günlük yürüyüşten sonra ölmüş. Bay de Bouffon bana bunun, doğabilimcilerin zürafa adını verdikleri hayvan olduğunu ifade etti. Bu, Caesar zamanında Roma'ya getirilen ve amfitiyatroda halka gösterilen ve o zamandan beri bir daha görülmeyen bir hayvanmış. Bir de üç yıl önce, biraz boğaya, biraz ata, biraz da geyiğe benzeyen, o zamana kadar hiç görülmemiş ve çok güzel bir dörtayaklı bulmuşlar ve Kap'a getirmişler, ama orada ancak iki ay yaşayabilmiş. Güzel olduğu kadar güçlü ve bir o kadar da hızlı bu hayvanın gerçeğe uygun bir resmini Bay de Buffon'a ilettim. Afrika'ya canavarların anası denmesi nedensiz değildir.

İyi erzak, şarap ve her türlü taze besini sağladıktan sonra, ayın 17'sinde öğleden sonra Kap Limanı'ndan hareket ettik. Kıyı ile *Roben Adası*'nın arasından geçtik; akşam saat altıda bu adanın ortası, güney-güneydoğu 4° güneyimizde yaklaşık çeyrek fersah uzağımızda kalıyordu; orada hareket noktamı 33° 40' güney enlemi ve Paris meridyenine göre 15° 48' doğu boylamı olarak saptadım. Bay Carteret'e yetişmek istiyordum; ona göre çok daha hızlıydım, ama benden on bir gün önce yola çıkmıştı.

Ascencion Adası'na uğrayabilmek için rotamı *Saint-Hélène Adası*'nı görecek biçimde çizdim. Oraya uğrayış mürettebatımın selameti için gerekliydi. Nitekim, ayın 29'unda öğleden sonra saat ikide onu gördük ve aldığımız kerteriz, rota tahminimizde sadece sekiz-on fersahlık bir fark olduğunu ortaya koydu. 3 Şubat'ı 4 Şubat'a bağlayan gece Ascencion'un enleminde ve ona yaklaşık on sekiz fersah uzaktayken iki gabya yelkeniyle seyre devam ettim. Gün doğarken, şöyle böyle dokuz fersah uzakta adayı gördük ve saat on birde *Kuzeybatı* ya da *Istavroz Dağı Koyu*'nda kum ve mercan dip üzerinde 12 kulaç suda demirledik. Bay rahip de la Caille'ın gözlemlerine göre, o demirleme yerinde konumumuz 7° 54' güney ve Paris'e göre 16° 19' batıydı.

Demir atar atmaz filikaları suya indirttim ve üç müfrezeyi kaplumbağa avlamaya gönderdim; bunlardan birincisi *Kuzeydoğu Koyu*'na, ikincisini karşısında bulunduğumuz *Kuzeybatı Koyu*'na, üçüncüsü de adanın güneybatısındaki *İngilizler Koyu*'na yöneldi. Bol bir av için bütün koşullar mevcuttu: çevrede bizimkinden başka hiçbir gemi yoktu, mevsim elverişliydi, bir yeniaya giriyorduk. Müfrezelerin hareketinden hemen sonra, iki ana direğimi, kapele çemberlerinin alt tarafından cırgınalamak[348] için bütün hazırlıkları tamamladım. Grandi ana direğini, kalın ucu yukarı gelecek biçimde bağlanacak bir gabya çubuğuyla; maunaları[349] arasındaki kısmında yatay bir yarılma bulunan pruva ana direğini ise bir meşe cırgınayla güçlendirdim.

Öğleden sonra bana, Ascencion Adası'na uğrayan değişik uluslara ait gemilerin genellikle adlarını kaydettikleri kâğıdın muhafaza edildiği şişeyi getirdiler. Bu şişe, bu koydaki kayalardan birinin kovuğuna yerleştirilir; orada hem dalgalardan hem de yağmurdan korunur. O kâğıtta *Swallow*'un, şu kendisine yetişmek istediğim Bay Carteret'in komutasındaki İngiliz gemisinin adını buldum. Buraya 31 Ocak'ta gelmiş ve 1 Şubat'ta ayrılmıştı;

demek ki, Ümit Burnu'ndan ayrılışımızdan bu yana onunla aramızdaki farkın altı gününü kapatmıştık. *La Boudeuse*'ün adını kâğıda ekledim ve şişeyi geri gönderdim.

Ayın 5'i kapele çemberlerinin altından direklerimizi cırgınalamakla geçti, denizin çalkantılı olduğu bu koyda bu nazik bir işlemdi; ayrıca armamızı elden geçirdik, kaplumbağaları yükledik. Av bol olmuştu, geceleyin yetmiş tane yakalamıştık, ama ancak elli altı tanesini gemiye alabildik, diğerlerini özgür bıraktık. Demirleme yerinde 9° 45' ölçüsünde kuzeybatı yönünde sapma tespit ettik. Ayın 6'sı sabahı, filikalar ve kaplumbağalar gemiye alındıktan sonra demirlerimizi vira etmeye başladık; saat beşte yelkenler açılmıştı, avımız ve bir de artık bundan sonraki durağımızın vatanımız olacağı umudu bizi mutlu ediyordu. Brest'ten yola çıkışımızdan bugüne kadar ne çok yere uğramıştık!

Ascension'dan hareket ederken Yeşil Burun Adaları'nın mümkün olduğu kadar yakınından geçmek için orsa seyrettim. Ayın 11'inde bu yolculuk sırasında, tahminen 20° boylamında, altıncı kez ekvator çizgisini geçtik. Birkaç gün sonra, cırgınalanmış olmasına rağmen pruva direği pek kötü göründüğünden onu yalancı ıstralyalarla desteklemek, babafingo armasını sökmek, gabya yelkenini de hemen her zaman bütün camadanları bağlanmış, hatta serene sarılı tutmak gerekti.

Ayın 25'i akşamı, bizim biraz ilerimizde ve rüzgâr üstümüzde bir gemi gördük, gece boyunca görmeye devam ettik ve ertesi sabah ona ulaştık; bu *Swallow*'du. Bay Carteret'e denizde mümkün olan her türlü yardımı önerdim. Hiçbir şeye ihtiyacı yoktu; ama Kap'ta kendisine Fransa'ya gidecek mektuplar verildiğini bildirmesi üzerine, bunları aldırmak için adamlar gönderdim. Dünya çevresinde yaptığı yolculuk sırasında uğradığı adalardan birinden edindiği bir oku bana armağan etti; bizim de aynı yolculuğu yapmış olabileceğimizi aklına bile getirmiyordu. Gemisi çok küçüktü, çok yavaştı, ayrıldığımızda kendisini arkamızda sanki demirli gibi bıraktık. Böylesine kötü bir tekneyle kim bilir neler çekmiştir. Onun tahmini boylamıyla bizim tahminimiz arasında sekiz fersah fark vardı; kendini o ölçüde daha batıda sanıyordu.

Asor Adaları'nın doğusundan geçmeyi düşünürken, 4 Mart sabahı *Tercere Adası*'nı[350] gördük ve gün içinde hayli yakınından geçerek onu arkada bıraktık. Bu adanın görülmesi, Bay Bellin'in büyük haritasında doğru

yerleştirilmiş olduğu varsayılırsa eğer, rota tahminimizde batı yönünde altmış-yetmiş fersahlık bir hata olduğu sonucuna götürür. Ascension'dan Asor Adaları'na kadar bu kadar kısa mesafede bu kadar hata çok fazladır. Tabii bu adaların boylam olarak konumları henüz kesinlikten biraz uzaktır. Bununla birlikte ben, Yeşil Burun Adaları dolaylarında çok kuvvetli akıntılar olduğunu sanıyorum. Ayrıca Asor Adaları'nın boylamlarını sağlam astronomik gözlemlerle belirlemek birbirleri arasındaki mesafeyi ve birbirlerine göre uzanımlarını saptamak çok önem taşımaktaydı. Oysa hiçbir ulusun haritasında bunlar doğru kaydedilmiş değildir. Haritalar arasındaki fark, sadece kiminde diğerine göre daha çok ya da daha az hata bulunmasıdır. Bu önemli konu, kısa bir süre önce Kralın deniz teğmeni Bay de Fleurieu tarafından halledilmiş bulunuyor.

Tercere'den uzaklaşırken boylamımı, Bay Bellin'in bu adayı büyük ölçekli haritasında yerleştirdiği konuma göre düzelttim. Ayın 13'ünde öğleden sonra iskandille dibi bulduk ve 14'ünde Ouessant Adası'nı gördük. Bu adayı geçmek için rüzgâr elverişsiz, gelgit akıntısı da ters yönde olduğundan, açığa yönelmek zorunda kaldık. Batıdan esen kuvvetli rüzgâr vardı ve deniz çok dalgalıydı. Sabah saat on sularında çok kuvvetli bir rüzgâr patlaması sırasında pruva sereni, iki kandilisa makarası arasından kırıldı, aynı anda mayıstra yelkeninin gradin halatı bir uçtan öbürüne söküldü. Bunun üzerine hemen büyük flok, küçük flok ve arka flok yelkeniyle gemiyi eğlendirmeye geçerek hasarı onarmaya giriştik. Yeni bir mayıstra yelkenini serene bağladık ve mizana sereninden bir pruva sereni ürettik, ayrıca bir grandi gabya sereni bir de cunda yelkeni için, uzatma seren yaptık. Akşam saat dörtte yeniden yelken açacak duruma gelmiştik. Ouessant'ı gözden kaybetmiştik ve gemiyi eğlendirirken rüzgâr ve deniz bizi Manş'a doğru sürüklemişti.

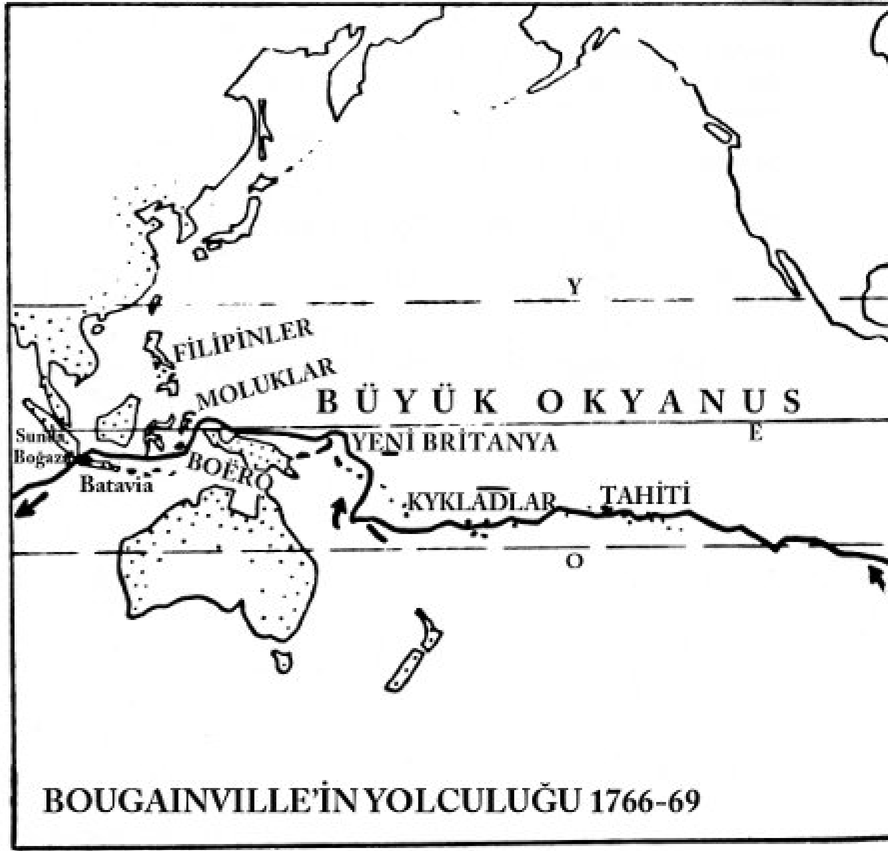
Brest'e varmaya kararlı olduğumdan, güneybatıdan kuzeybatıya kadar değişen rüzgârlar altında volta seyrine yöneldim; ayın 15'i sabahı, pruva direğinin, kapelenin altından kırılma tehlikesi bulunduğunu haber verdiler. Sereninin kırılması sırasında aldığı darbe hasarını büyütmüştü; her ne kadar serenini alçaltarak, trinkete camadana vurarak, küçük gabya yelkeninin bütün camadanlarını bağlı tutarak yükünü azaltmaya çalışsak bile, dikkatli bir inceleme sonunda, bu direğin, alabildiğine orsa seyir sırasında dalgalı denizin yol açtığı baş kıç vurmaya direnemeyeceğini gördük; ayrıca bütün hareketli armamız ve makaralar çürümüştü ve yedeğimiz de yoktu. Bu

koşullarda iki kıyı arasında, gün-tün eşitliği fırtınasında nasıl mücadele edilebilirdi? Bu durumda rüzgârı pupadan alarak firkateyni Saint-Malo'ya yöneltme kararını aldım. Sığınabileceğimiz en yakın liman orasıydı. Ayın 16'sında, öğleden sonra, Nantes'dan çıkışımızdan bu yana geçen iki yıl dört aylık süre içinde sadece yedi adamımı kaybetmiş olarak limana girdim.

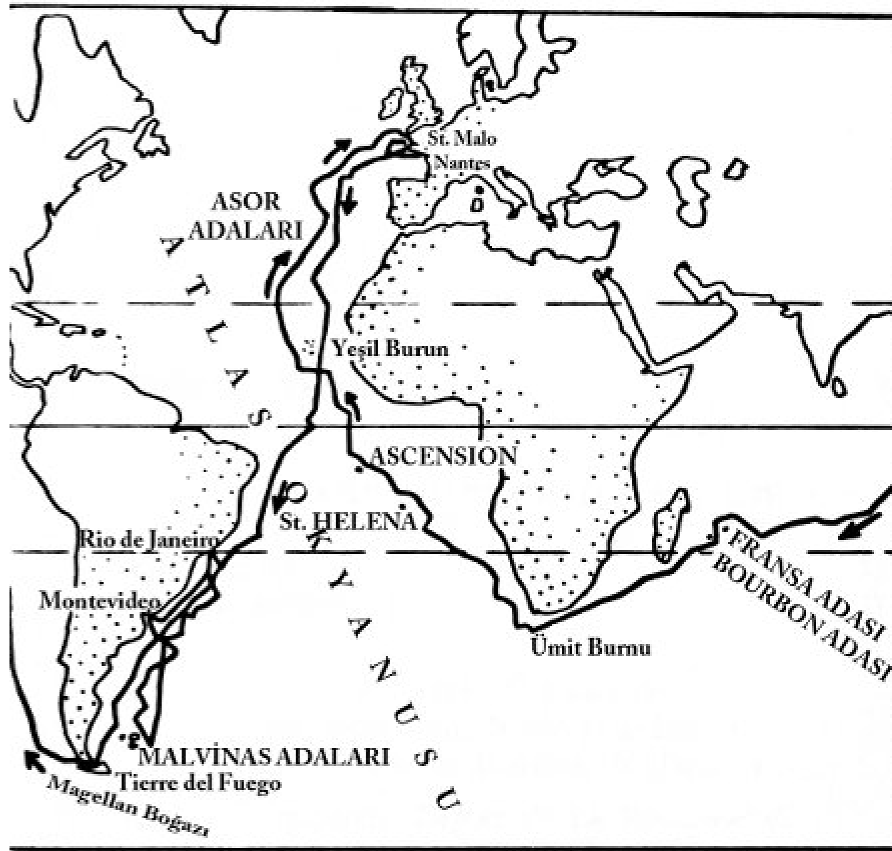
Puppibus et l'æti Nautæ imposuere coronas.[351]

Vergilius, *Eneias*, IV.

Dünyanın Çevresinde Yolculuk'un sonu.



BOUGAINVILLE'İN YOLCULUĞU 1766-69


St. Malo
Nantes
ASOR
ADALARI
ATLAS OKYANUSU
Yeşil Burun
ASCENSION
St. HELENA
Rio de Janeiro
Montevideo
FRANSA ADASI
BOURBON ADASI
Ümit Burnu
MALVİNAS ADALARI
Tierre del Fuego
Magellan Boğazı

[1] Normanların keşif ve yerleşim destanlarının güzel bir Türkçe çevirisi vardır: *Vinland Sagaları*, (çev. Kudret Emiroğlu) İmge Kitabevi, Ankara 1996, 112 s.

[2] Bu düşünceyi ileri süren tarihçilerden biri şöyle yazıyor: "Kostantiniyye'nin Osmanlılar tarafından fethi, Doğu ile Batı arasındaki eski ticaret yollarını kesmiş ve keşifler çağını başlatmıştır. Hintelleri'ne yeni yollar bulunması gerekiyordu." Martin Conway, *No Man's land - A History of Spitsbergen From its Discovery in 1506 to the Beginning of the Scientific Exploration of the Country*, Cambridge University Pres, 1906, 380 s. [Tıpkıbasımı, Damms Antikvariat A/S, Oslo 1995], s.6.

[3] Byron'la karşılaşma konusunda bkz. çeviri metinde 91 nolu dipnot, Carteret ile karşılaşma konusunda ise bkz. II. Bölüm, 9. Başlık;

[4] Louis Constant, "Introduction", *in* L.-A. de Bougainville, *Voyage*..., Découverte, Paris 2006 [1980], s. xxvii.

[5] Yves Joseph de Kerguelen de Trémarec (1734-1797). 1771-1774 yılları arasında Ümit Burnu'nu dolanarak Hint Okyanusu'nun güneyinde yaptığı iki açınsama yolculuğunda Kerguelen Adalarını bulmuştur. Talihsizliği, keşfettiği adalara ayak basmamış oluşu (subaylarından biri el koyma işlemini gerçekleştirmiştir), Fransa'ya dönüşünde yargılanıp mahkûm edilişi (cezalandırma nedeni gemisine gizlice kadın yolcu almasıdır), nihayet keşfettiği toprakların insan yaşamı için çok zor bir iklimde yer alışı ve kolonileştirmeye imkân vermeyen niteliğinden kaynaklanır. Kerguelen Şövalyesi'nin keşfiyle ilgili olarak bkz. J.-P. Kauffmann, *Kerguelen Adalarındaki Kemer*, çev. Ömer Bozkurt, YKY, İstanbul 1997.

[6] Bougainville'in yaşam öyküsü ve yolculuğu konusunda çok ayrıntılı bir çalışma için bkz. Jean-Étienne Martin-Allanic, *Bougainville navigateur et les découvertes de son temps*, 2 tomes, Presses Universitaires de France, Paris 1964, 1600 s. İzleyen altı paragraftaki bilgiler öncelikle bu esere borçlanılmıştır.

[7] Fr. :*Les Mousquetaires noirs*; Yağız (kara donlu) atlara bindikleri için böyle adlandırılan kralın seçkin koruma birliği. Bir de ayrıca kır atlara binen beyaz silahşorlar vardı. Kral XV. Louis henüz çocukken III. Ahmed'in buyruğuyla Fransa'ya yaptığı yolculuğun anlatısında, Yirmisekiz Mehmet Çelebi, bu birlikleri şöyle anlatır: "Kral sarayına bahçe tarafından varılup bahçe içinde dizilen recimentin [alayın] birine ak atlu ve birine siyah atlu dizmişler idi. Cümle askerin ziyade muteberi bunlar imiş ve bunların neferleri cümle kibarzâde ve beyzâde imiş." Şevket Rado (haz.), *Paris'te Bir Osmanlı Sefiri, Yirmisekiz Mehmet Çelebi'nin Fransa Seyahatnamesi*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2006, s. 35.

[8] Alexis Claude Clairaut XVIII. yüzyıl matematikçisi ve astronomu; Maupertuis ile birlikte bir meridyen yayının iki ayrı yerde ölçülmesini amaçlayan keşif yolculuklarından Laponya'ya yapılanına katılmış ve *Théorie de la figure de la terre* (Yer'in Biçimi Kuramı) adlı kitabını yayınlamıştır (1743).

[9] Birleşik Krallık Bilimler Akademisi; kuruluş tarihi 1660.

[10] *Ancien régime*, Fransa'da 1789 İhtilali'nden önceki krallık dönemine verilen ad.

[11] Denis Diderot, "Compte rendu du voyage de Bougainville", *Supplément au voyage de Bougainville* içinde, Gallimard, Folio-Classique, Paris 2002, s. 151.

[12] *A.g.e.*, s. 150-151.

[13] Etienne Taillemite, *Bougainville et ses compagnons autour du Monde* 1766-1769, 2 tomes, Imprimerie Nationale Éditions, Paris 1977. 516+518 pp. [Tek cilt halinde tıpkıbasımı 2006], c. 1, s. 114. Taillemite, Bougainville'i yokumsayan başkalarının adlarını da sayıyor.

Ancak bir başka kaynak, Voltaire'in, künyesi verilmeyen bir başka yazısında Tahiti Adası'na frengi hastalığını kimin getirdiği konusunu aktarırken Bougainville'in adını andığını belirtiyor. M. Bideaux-S. Faessel "Introduction" s. 21, n. 56. *in* Louis-Antoine de Bougainville, *Voyage autour du Monde*, Édition critique par Michel Bideaux et Sonia Faessel, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, coll. Imago Mundi, Paris, 2001, 509 s.

[14] James Cook'un gemisi *Resolution*'dan sonra o noktaya başka bir geminin ulaşması için yüz seksen yıl geçmesi gerekecektir; 1956'da oraya *Burton Island* buzkıranı varmıştır. (Jean-René Vanney, *Histoires des mers australes*, Fayard, Paris 1986, s. 185). Cook'un yolculuklarının Türkçe çevirisi seçmelerden oluştuğu için bu iki önemli tarihten birincisine ilişkin kayıtlar yer almıyor. İkincisi için bkz. James Cook, *Dünyanın Çevresinde Yolculuk Öyküleri*, çev. Aysen Altınel, İthaki yayınları, İstanbul 2006. s. 226-228.

[15] De Brosses'tan aktaran E. Taillemite, s. I, 9.

[16] *A.y.*

[17] XX. yüzyılın son deniz savaşı niteliğindeki Birleşik Krallık ile Arjantin arasındaki Malvinas-Falkland Savaşı'nın kökeni o tarihlere kadar gider.

[18] Anılan görev emri şöyle yazılmıştır:

"Piyade Albayı ve sefer sırasında Deniz Albayı Bay de Bougainville'in gerçekleştireceği işlemler için Kral'ın emirlerini içeren muhtıra

Majesteleri, Malvinas Adaları'na sefere çıkmak üzere Nantes Limanı'nda *La Boudeuse* firkateynini, Rochefort Limanı'nda da *L'Étoile* yük gemisini donatmıştır; yola ilk çıkacak olan *La Boudeuse* firkateyninin komutasını Bay de Bougainville'e vermiştir. Majestelerinin arzusu, Bay de Bougainville'in Nantes'tan hareketten sonra La Plata Irmağı'na giderek, orada Katolik majestelerinin [İspanya Kralının] limanlarından yola çıkardığı ve aynı ırmağa gidecek olan iki firkateyn ile buluşmasıdır.

İki İspanyol firkateyniyle buluştuktan sonra, [Bay de Bougainville] onları Malvinas Adaları'na götürecek ve bu adaları, oradaki komutana iletilen ve bir kopyası da kendisine verilecek emirlere uygun olarak Katolik Majestelerinin subaylarına devredecektir.

(...)

Bay de Bougainville, Malvinas Adaları'nı İspanyollara devrettikten ve *L'Étoile* yük gemisi kendisinin emrine girdikten sonra, bu iki gemiyle yola çıkacak ve Güney Denizi 'nden Çin'e yönelecektir. Mevsimin ve rüzgârların durumuna göre Magellan Boğazı'ndan geçmek ya da Horn Burnu'nu dönmekte özgür olacaktır.

Çin'e doğru yol alırken, Pasifik Okyanusu'nda, Amerika'nın batı kıyıları ile Hintelleri arasında bulunan ve denizciler tarafından görülmüş ve Diemen Toprağı, Yeni Hollanda, Karpenterya, Kutsal Ruh Toprağı, Yeni Gine vb. adlar verilmiş karaları elinden geldiği ve azami ölçüde açınsayacaktır.

Bu ada ya da kıtaların açınsanmasına henüz yeni başlandığı için, bunu geliştirmek çok yerinde olacaktır. Kaldı ki henüz hiçbir Avrupa ulusu bu topraklarda ne bir yerleşim kurmuştur ne de bir hak sahibidir, Fransa için buraları açınsamak ve eğer ticaretine ve yapacağı seferlere yararlı olacaksa, el koymak ancak yarar sağlayabilir.

Bu çerçevede Bay de Bougainville'in özellikle açınsayacağı yöreler, 40˚ güney enleminden kuzeye doğru çıkan denizlerdir, bu yönde iki dönence arasında bulunabilecekleri de inceleyecektir.

Değerli madenler ve baharat bu iklimlerde bulunmaktadır. Bay de Bougainville, toprağı, ağaçları, önde gelen ürünleri inceleyecektir; dikkat çekici bulduğu her ürünün örneklerini ve çizimlerini getirecektir. Gemilere uğrak yeri oluşturabilecek mevkileri ve seyirle ilgili her şeyi, elinden geldiğince belirleyecektir. Majesteleri, bütün bu bilgileri derlemek için, Bay de Bougainville'in daha önceden kanıtlanmış gayretine güvenmektedir.

Bu bilinmeyen yerlerde karaya çıktığı her seferinde Bay de Bougainville, değişik yerlere, Fransa'nın armasını taşıyan direkler dikecek, orada yerleşmek üzere kimseyi bırakmaksızın, Majesteleri adına el koyma belgeleri tanzim edecek ve buna ilişkin olarak tutulan zabıtları getirecektir.

(...)

Majesteleri, Bay de Bougainville'den, mümkün olduğu takdirde, Hintelleri Kumpanya sı' nın Çin ile ticaretinde bir depolama yeri biçiminde yararlı olabilecek, Çin kıyılarına yakın bazı adaları açınsamasını istemektedir.

Bay de Bougainville'in seferi iki yılı aşmayacak olduğu ve seferinin şartları doğrudan Fransa Adası'na gitmesini gerektirebileceği için, Majesteleri Çin kıyılarına uğrayıp uğramamakta kendisini özgür bırakmaktadır. Bu konuda içinde bulunduğu şartlara göre davranacaktır.

Ne olursa olsun Bay de Bougainville, barışın devam edip etmediği ya da herhangi bir ulusla savaş olup olmadığını öğrenmek ve Majestelerinin iki gemiden herhangi biri için vermiş olabileceği yeni bir sefer emrini almak amacıyla Fransa Adası'na mutlaka uğrayacaktır.

(...)

Majestelerinin, oluşturduğu görüşler ve Bay de Bougainville'in çıkacağı seferden elde edilebilecek yararlar konusunda verdiği genel emirler böyledir. Majesteleri, iki geminin dönüşünden sonra Bay de Bougainville tarafından verilecek bilgilere dayanarak, subayların ve mürettebatın sefer sırasında hak ettiği ödülleri saklı tutmaktadır.

Versailles, 26 Ekim 1766".

[19] Bu iki emirnamenin tam metinleri hem Taillemite (*a.g.e.*, s. I, 21-25) hem de Bideaux-Faessel'de (*a.g.e.*, s. 386-391) bulunabilir.

[20] Ancak büyük ölçekli haritalarda görülebilen Mindin, Loire Irmağı'nın halicinde sol (güney) kıyıdadır.

[21] Bougainville'in seyir defterinden, 15 Kasım 1766.

[22] Fransa'da o dönemde 1 ayak 0,324 m'ye denk sayılmaktadır.

[23] L. Denoix: "Les bateaux du voyage de Bougainville", *Journal de la Société des Océanistes*, no. 24, Décembre 1968, s. 55-58'den aktaran Taillemite, *a.g.e.*, s. 32-34.

[24] *La Boudeuse*'ün toplam mürettebatının 209 kişi olduğu ve bunların 190'dan fazlasının bu güverteye yerleştiği anımsanmalıdır.

[25] D. Diderot, *a.g.e.*, s. 150-157.

[26] E. Taillemite, *a.g.e.*, *passim.*

[27] P. Chaunu, *La civilisation de l'Europe des Lumières*, s. 92; aktaran E. Taillemite, *a.g.e.*, s. 103

[28] Bougainville'den sonra da Cook, onlara Yeni Hebridler adını verecektir.

[29] E. Taillemite, *a.g.e.*, s. 103.

[30] Aktaran, E. Taillemite, *a.g.e.*, s. 97.

>[31] Bkz. çeviri metin I, 1.

[32] Martin Conway, *a.g.e.*, s. 6.

[33] Richard Hakluyt, *The Principal Navigations, Voiages, Traffiques and Discoveries of the English Nation*, 3 volumes; London: Imprinted by G. Bishop, R. Newberie and R. Barker, 1598-1600, V. I, s. 216'dan aktaran Martin Conway, *a.g.e.*, s. 6.

[34] Etienne Taillemite, *a.g.e.*, s. I, 122, n. 1.

[35] *A.g.e.*, s. I, 24.

[36] Paris'te, Vincennes Bahriye Arşivi'nde, *Marine 4 JJ 142, no. 17*.

[37] *A.g.e.*, s. 123

[38] E. Taillemite, *a.g.e.*

[39] *Joli frais.* Günümüzde Beaufort ölçeğinde 4. derece.

[40] Paris meridyenine göre.

[41] Taillemite, *a.g.e.*, s. I, 188.

[42] *A.g.e.*, s. I, 232

[43] *A.g.e.*, s. I, 200.

[44] Komodor Byron 1765'te Malvinas Adaları'nı açınsamış ve Port-Egmont adını verdiği, yerleşim kurmaya elverişli bir yer bulmuştu. İngiltere, onun hazırladığı rapor üzerine orada bir koloni kurmaya karar vermişti. Gemilerde çok sayıda kadının bulunması nedeniyle Bougainville, bunların oraya götürülen yerleşmeciler olduğunu düşünüyor. (E. Taillemite, *a.g.e.*, s. I, 227).

[45] Da Cunha Kontu. Bougainville'in kitabında olduğu gibi seyir günlüğünde de özel adların yazımı sorunludur.

[46] E. Taillemite, *a.g.e.*, s. 228.

[47] *A.g.e.*, s. 375.

[48] *A.g.e.*, s. 377. Taillemite'in verdiği bilgiye göre, Bougainville'in atıfta bulunduğu kitap, Londra Kraliyet Cemiyeti üyesi, Königsbergli doğabilimci Jean-Théodore Klein'ın 1734'te Fransızcaya çevrilen *Naturalis dipositio echinodermatum*'udur.

[49] *A.g.e.*, s. 323. Bu el koyma işleminin gece vakti, Yerlilerin bilgisi dışında yapılmış olması dikkat çekicidir. Béatrice Waggeman, *Le Voyage autour du monde de Bougainville, Droit et imaginaire* (Presses Universitaire de Nancy, Nancy 1992) adlı eserinde (s. 28) bu hususa dikkat çekiyor.

[50] *Histoire générale des voyages, ou nouvelle collection de toutes les relations de voyage par mer et par la terre publiées jusqu'à présent dans les différentes langues.* Paris 1746-1769, 20 cilt.

[51] Taillemite, *a.g.e.*, s. I, 281.

[52] Çağdaş Fransızca basımı için bkz. Gerrit de Veer, *Prisonniers des glaces, Les expéditions de Willem Barentsz (1594-1597)*, Les relations de Gerrit de Veer établies et présentées par Xavier de Castro, Editions Chandeignes / UNESCO, Paris 1996 (Özgün adı: Gerrit de Veer, *Waerachtighe besschryvindghe van drei sylagien*...) Amsterdam, 1598.

[53] Xavier de Castro, "Préface" *in* Gerrit de Veer, *a.g.e.*, s. 33-34.

[54] *Voyage Round the World (1776-1769) in the Frigate La Boudeuse and the Store-ship L'Étoile*, London 1772.

[55] Jean-Etienne Martin-Allanic, *Bougainville navigateur et les découvertes de son temps*, PUF, Paris 1964, 2 vols. s. 975'ten aktaranlar Bideaux-Faessel, "Introduction" s. 31.

[56] Bideaux-Faessel, *a.g.e.*, s. 32.

[57] Bideaux-Faessel, *a.g.e.*, s. 33-34, 461-462.

[58] Bu yayının künyesi yukarda 13. dipnotta verilmiştir. Bu değerli çalışmada, ayrıntılı bir "Giriş" [önceki yollamalarda *Introduction* olarak belirtiliyordu], Bougainville'in Malvinas Adaları'na ilişkin olarak XV. Louis'nin dışişleri, savaş ve bahriye nazırı Choiseul Dükü'ne yazdığı muhtıra; kralın Bougainville'e verdiği talimatların metinleri, Diderot'nun 1771'de *Dünyanın Çevresinde Yolculuk* üzerine hazırladığı tanıtım yazısı; Tahiti Adası'na, Bougainville'den önce el koyan Wallis'in seyir günlüğünden parçalar, onun ardından oraya varan James Cook'un seyir günlüğünden bölümler, Tahiti mitosunun Avrupa'da yayılışına ilişkin bir inceleme ile Bougainville'in Tahiti'den Fransa'ya getirdiği Yerli Auturu'nun sefere katılışı ve Fransa'da onun hakkında yazılanları içeren bir "Tahiti Dosyası"; kralın kitabın satışa çıkarılabilmesi için verdiği ruhsat, geniş bir bibliyografya ve dizinler yer almaktadır.

Metinde ise 1771 baskısı esas alınmış ancak bir yandan Bougainville'in krala sunduğu el yazması olduğu sanılan nüshadan [Vincennes Bahriye Kitaplığı SH 216 numarada kayıtlı el yazması] ayrıldığı yerler ve bir yandan da 1772 baskısında yapılan eklemeler dipnotlarda gösterilmiştir.

[59] Burada belirtilmesi gereken bir nokta şudur: İstisnasız bütün çağdaş basımlardaki (1976'dan sonraki bütün basımlar) sunuş yazılarının, analizlerin, ek açıklamaların esas itibariyle iki kaynaktan çok yararlanmış oldukları gözlenmektedir. Bunlardan birincisi bu sunuşta benim de çok yararlandığım E. Taillemite'in anılan etkileyici yayınıdır. İkincisi ise ancak pek geç elde edebildiğim, dolayısıyla yeterince yararlanamadığım Martin-Allanic'in gene yukarda anılan eseridir. Sanıyorum ki, diğer dillerdeki çağdaş incelemeler için de bu iki kaynak vazgeçilmez ve yön verici niteliklerini muhtemelen çok uzun yıllar boyunca koruyacaktır.

[60] Aşağıda, Fransızca metnin ücretsiz indirilebileceği bu iki sitenin adresi verilmektedir. Ancak bu sitelerdeki metinler 1771 ve 1772 basımlarıyla, dolayısıyla Türkçe çeviriyle tam uyum içinde değildir. Kimi başlıklar bütünüyle, kimi başlıklarda da bazı paragraflar eksiktir.

(http://www.diplomatie.gouv.fr) Bu sitenin kendi içindeki arama motorunu Bougainville için kullanmak gerekir. (http://www.ebooksgratuits.com/pdf/bougainville_voyage_autour_monde).

[61] Bu görünümler sadece yazıyla anlatılmaktadır. Bougainville'in yol arkadaşları arasında bir ressamın yokluğu kendini belli etmektedir. Varılan yerlere ait kimi haritalar bulunmasına rağmen, kitapta kıyıların görünümüne ilişkin hiçbir çizim yoktur.

[62] James Cook, *a.g.e..*, s. 197, n. 29. Cook'un Magellan Boğazı'nda seyir konusunda yazdıkları, Türkçe çeviriye esas olan metinde yoktur. Bu bilgi Bideaux-Faessel, *a.g.e.*, s. 22'den aktarılmıştır.

[63] Aktaran E. Taillemite, *a.g.e.*, s. 24-25.

[64] İyi yabanıl [*Le bon sauvage*]; Montaigne ile başlayan XVIII. yüzyılda Rousseau'nun eserlerinde süren ve doğal halde, doğada yaşayan insanların, –daha sonraları bunlara bir süre ilkel toplumlar adı verilecek, sonra da bunun içerdiği değer yargısını bertaraf etmek için yazısız toplumlar denilecektir– şimdikilerden daha saf, daha iyi ve daha mutlu oldukları yolundaki düşünceler bütünü. Bu öz olarak, XVIII. yüzyılda bir toplumsal eleştiri tavrı biçiminde görünür. Bougainville'in, Tahiti'de yaşam konusunda yazdıklarıyla (bkz. çeviri metin II. Bölüm, 3. Başlık) bu düşüncenin gerçekliğini doğruladığı sanılmıştır.

[65] Pierre Mounier, "Les clés de l'œuvre" *in* Bougainville, *Voyage* ..., Pocket, Paris, 1999, s.205.

[66] Etienne Taillemite, *a.g.e.*, s. I, 56.

[67] Jean-René Vanney, *a.g.e.*, s.160.

[68] Türkçede begonvil denilen çiçek türünün adı Bougainville'den kaynaklanmaktadır. Doğabilimci olarak dünya çevresinde yolculuğa katılan hekim ve botanikçi Philibert Commerson, bu yolculuk sırasında bulup betimlediği dönenceler ve dönence altı bölgesine ait bir bitki türüne, sefer komutanının adını vermiştir: *Bougainvillea*. Ancak aktarılan sözlerin Bougainville tarafından gerçekten söylenmiş olup olmadığı kesin değildir. Bu sözler bir yakıştırma da olabilir.

[69] Refik Akdoğan, *Türkçe-İngilizce (Türkçe Açıklamalı) Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü*, (Kendi yayını) 2. baskı, İstanbul 1988. 504 s.

[70] René de Kerchove, *International Maritime Dictionnary*, 2nd edition, D. Van Nostrand Company, Inc. Princeton, New Jersey, 1961. 1018 s.

[71] 1 Kral XV. Louis. Saltanat dönemi: 1715-1774. [ç.n.]

[72] Aslında Bougainville, dünya çevresinde yolculuğu tamamlayan ilk Fransız değildir. Bu yolculuğun Krala ait gemilerle yapılan ilk yolculuk olduğu doğrudur, ama tarihçi E.-W. Dahlgren, Bougainville'den önce, 1695-1749 yılları arasında on bir ticaret gemisinin, herhangi bir keşif amacı olmaksızın, salt ticari amaçlarla, bu türden yolculuklar gerçekleştirdiğini saptamıştır. (Bkz. E. Taillemite, *a.g.e.*, s. 102-103) [ç.n.]

[73] XV. Louis, Kuzey Kutbu'nda yerkürenin basıklığını doğrulamak üzere, meridyen yayının uzunluğunu iki ayrı yerde ölçmek amacıyla, *Académie des Sciences*'ın (Bilimler Akademisi) sorumluluğunda, biri Maupertuis yönetiminde Laponya'ya (1736-37), diğeri de La Condamine yönetiminde Güney Amerika'ya (1735-1744) iki görev heyeti göndermişti. Bougainville bu iki sefere atıf yapıyor. [ç.n.]

[74] Burada sözü edilen barış İngiltere ile Fransa arasındaki Yedi Yıl Savaşı'ndan sonra 1763 tarihinde imzalanan Paris Antlaşması'yla sağlanan barıştır. [ç.n.]

[75] M.B.-S.F., bu bölümde Bougainville'in esas itibariyle de Brosses'un 1756 tarihli *Histoires des navigations aux terres australes* adlı eserini özetlemekte olduğunu, ayrıca adını anmaksızın Rahip Prévost'un *Histoire générale des voyages, ou nouvelle collection de toutes les relations de voyage par mer et par la terre publiées jusqu'à présent dans les différentes langues* [Paris 1746-1769, 20 cilt] adlı eserinden de yararlandığını belirtmektedirler. [ç.n.]

[76] Çeviri sırasında bu başlıkta –ve sonraki bölümlerde– yer alan kişi ve yer adlarında bazı güçlükler ortaya çıkmıştır. Sözü edilen denizci ve kâşiflerin adları çoğu zaman günümüzde genel kabul gören yazımlarından farklı kaydedilmektedir; ayrıca bunlardan bazıları eserin içinde bile değişik biçimlerde yazılabilmektedir, nihayet birçoğu Fransızcalaştırılmıştır. O nedenle kişi adları özgün yapıttaki yazımlarıyla bırakılmış, günümüzde bilinenlerin doğru kabul edilen yazılışları notlarda belirtilmiştir. Eserin yeni Fransızca basımlarında izlenen yol da budur. Öte yandan Bougainville'in kullandığı coğrafi yer adları da kimi zaman metin içinde farklı biçimde yazılmış, kimi zaman Fransızcalaştırılmış olmaları dışında, çoğunlukla günümüzdeki yazımlarından farklıdır. Ayrıca birçoğu günümüzde başka adlarla anılmaktadır. O nedenle, her ne kadar İspanyol, İngiliz ve Felemenkli denizcilerin keşfettikleri yerlere Fransızca adlar vermiş olmaları düşünülemeyecek olsa bile, Bougainville'in kaydettiği Fransızca adlar –yaygın biçimde bilinen birkaçı dışında– aynen alınmıştır. Bunlar arasında, belirgin coğrafi özelliklerine ya da tarihsel olgulara dayanarak adlandırılanların, özgün adlarının yanı sıra çeviri adları da verilmiştir. Ayrıca kimilerinin günümüzdeki adları –gereken durumlarda– notlarda belirtilmiştir. Çağdaş yer adlarının yazımında, F. S. Duran'ın *Büyük Atlas*'ındaki yazımlar izlenmiştir. [ç.n.]

[77] Bugün, Mariana Adaları'ndan ikisi Guam ve Rota. Magellan bu adalar halkının içinde yaşadıkları ortaklaşa mülkiyet kültürü çerçevesinde gemilerinden birçok şeyi ve bir filikayı alıp götürmeleri nedeniyle öfkeye kapılmış, bu adalara Hırsız Adaları –*Islas de los Ladrones*– adını vermişti. Ne var ki Magellan'ın adamları, Yerliler tarafından götürülen bu filikayı sonradan sadece geri almakla kalmamış; o arada yabanıl ada halkının bütün varlığını, özellikle erzakını yağmalamış, birçoğunu da öldürmüştür. (Magellan'ın yolculuğuna katılanlardan Vincenzalı Antonio Pigafetti'nin güncesine dayanarak aktaran Jean Michel Barrault, *Magellan: La terre est rond*e, Editions Gallimard, coll. Folio, 1999. s. 248-251.) [ç.n.]

[78] Francis Drake (1540-1596); 1627'de Fransızca çevirisi yayınlanan eseri: *İngiltere Amirali, Şanlı Efendi ve Şövalye Francis Drach'ın Dünya Çevresinde Yolculuğu* (*Le voyage de l'illustre Seigneur et Chevalier Francis Drach, à l'entour du monde*, Paris, Gesselin, 1627, *in* 8°). [ç.n.]

[79] Yeni Albion, Drake'in Kuzey Amerika'nın batı kıyılarında karaya çıktığı yere verilen addır. Burasının günümüzdeki Kaliforniya kıyıları olduğu yaygın biçimde kabul edilmekle birlikte, tam yeri konusunda görüş ayrılıkları bulunmaktadır. [ç.n.]

[80] Thomas Cavendish (1560-1592). [ç.n.]

[81] Olivier van Noort (1558-1627); Dünya çevresinde yolculuğuna ilişkin anlatısı 1602 yılında Amsterdam'da yayınlanmış ve aynı yıl Fransızcaya çevrilmiştir. [ç.n.]

[82] 1585 doğumlu Hollandalı denizci Jacques Lemaire, Shouten'in eşliğinde 1616 yılında Magellan Boğazı'na ulaşır. Horn Burnu dolaylarında açınsamalara girişir, ardından Pasifik'i geçer. Bu yolculuğun Classen tarafından yazılan anlatısı 1617 yılında Hollanda'da yayınlanmış, ertesi yıl da Fransızcaya çevrilmiştir. [ç.n.]

[83] Bougainville'in Fransızcalaştırarak verdiği bu adların özgün yazılışları şöyledir: Jacob Lemaire (1585-1616), Willem Corneliszoon Schooten (1567-1625). Gemilerin adlarıysa Felemenkçe *Eendracht* ve *Hoorn*. [ç.n.]

[84] Estrecho de le Maire. [ç.n.]

[85] Günümüzde Halmehera Adası. [ç.n.]

[86] Günümüzde Cakarta. [ç.n.]

[87] Burada sözü edilen kumpanya, Felemenk Doğu Hintelleri Kumpanyası'dır. Bazı kaynaklarda Doğu Hindistan Kumpanyası olarak da anılmaktadır. [ç.n.]

[88] Mauritius Adası. [ç.n.]

[89] Ambrose Cowley. Yolculuk günlüğü 1699 yılında Londra'da yayınlanmıştır. [ç.n.]

[90] *Pepys Adası.* [ç.n.]

[91] Woodes Rogers. Bu İngiliz denizci, 1709 yılında, Şili kıyılarının batısındaki Juan Fernandez Adası'na uğradığında orada bir deniz kazasından kurtulmuş Alexander Selkirk adında gemiciyi bulmuş ve geri getirmişti. Onun başından geçenlerin, Defoe'nin *Robinson Crusoe*'sine esin kaynağı olduğu ileri sürülmektedir. *Dünya Çevresinde Yolculuk*'u 1712'de, Fransızca çevirisi de Amsterdam'da 1716 yılında yayınlanmıştır. [ç.n.]

[92] Jacop Roggeveen (ya da Roggewin) 1669-1733. Bougainville'in sözünü ettiği bu sefer için 1720 yılında Batı Hintelleri Kumpanyası'nın yardımıyla üç gemi donatmış ve 21 Ağustos 1721'de Texel'den yola çıkarak Güney Amerika'ya yönelmiştir. Malvinas Adaları'nı açınsamış ve bunlara Güneysel Belçika adını vermiştir. Lemaire Boğazı'ndan geçerek Pasifik Okyanusu'na çıkmış, Şili kıyılarını ve Juan Fernandez Adası'nı açınsamış, Paskalya Adası'nı keşfetmiş, Markiz Adaları, Yeni Britanya ve Yeni Gine'den geçerek Batavia'ya varmıştır. Burada Doğu Hintelleri Kumpanyası, Roggeveen'in Batı Hintelleri Kumpanyası'nın temsilcisi olarak taşıdığı imtiyazı kabul etmeyerek gemilerine ve mallarına el koymuş, mürettebatını da tutuklamıştır. Davaya Hollanda'da bakılmış, Roggeveen ve adamlarının hakları iade edilmiştir. Yola çıkan 600 kişiden 53'ü Hollanda'ya geri dönmüştür. Bu yolculuğun öyküsü Mecklenburg'lu bir subay tarafından 1739'da yayınlanmıştır. Kendi *Günlük*'ü ise ilk kez ancak 1836 yılında yayınlanacaktır. (J.-E. Martin-Allanic, *a.g.e.*, s. 68, n. 78). [ç.n.]

[93] Isla de Pascua ya da Rapa Nui. [ç.n.]

[94] Lord George Anson (1697-1762); 1740-1744 yılları arasında dünya çevresinde kısmen askeri amaçlı yolculuğunu gerçekleştirdi. Yolculuğunun anlatısı 1748'de Londra'da; Fransızca çevirisi, 1751 yılında Amsterdam ve Leipzig'de yayınlandı. [ç.n.]

[95] John Byron (1692-1763). Daha önce George Anson'un filosunda görev almıştı. Patagonya kıyılarını, Magellan Boğazı'nı, Tierra del Fuego'yu ve Malvinas (Falkland) Adaları'nı açınsadı. Yolculuğunun anlatısı 1766'da yayınlandı: *Voyage Round the World*; Fransızca çevirisi 1769'da çıktı. [ç.n.]

[96] Kaptan Samuel Wallis (öl. 1795), gemisinin adı da *Dolphin*. [ç.n.]

[97] Wallis buraya III. George Adası adını vermiştir. Bougainville'in "bir ada" dediği şimdiki Tahiti'dir. M.B.-S.F., Bougainville'in bu kitabı yayınlandığı 1771 yılında, Wallis'ın keşfettiği adanın Tahiti olduğunu bilmemesinin mümkün olmadığını haklı olarak belirtiyorlar. [ç.n.]

[98] Makassar. [ç.n.]

[99] Bkz. çeviri metinde II. Bölüm 9. Başlık'ta son sayfalar. [ç.n.]

[100] *Dünya Çevresinde Yeni Yolculuk* adlı kitabı, 1727'de Paris'te yayınlanmış ve ardından birçok kez basılmıştır. [ç.n.]

[101] Gonneville Beyi Binot Paulmier, Honfleur'lü gemi sahibi denizci; baharat ticareti için bir şirket kurmuştu. 1503 yılında giriştiği ve 1505'te sona eren yolculuğunda nereye gittiği ve yanında getirdiği Essomeric adlı Yerli'nin nereden geldiği tam olarak bilinmemektedir. [ç.n.]

[102] Doğru yazımı Alvaro de Saavedra. [ç.n.]

[103] Burada bir hata vardır. O tarihte henüz İspanyollar Orta Amerika'ya yerleşmemişlerdi; 1533 olması gerekir. M.B.-S.F., bu yanlışın Antonio Herrera y Tordesillas'ın 1622'de Amsterdam'da basılan *Description des Indes occidentales* adlı eserinden kaynaklandığını, Charles de Brosses'un yukarda anılan eserinde hatanın sürdüğünü ve Bougainville'in de bunu düzeltmekteki dalgınlığını belirtmektedirler. [ç.n.]

[104] Juan Gaytano. [ç.n.]

[105] Doğru yazımları Alvaro de Mendoza ve [Alvaro de] Mendaña. [ç.n.]

[106] Kaptan James Cook 1773 yılında onları yeniden bulacaktır. [ç.n.]

[107] Bu paragraf eserin ilk basımında yer almaz, 1772 basımında eklenmiştir. Çağdaş basımların da birçoğunda yoktur. [ç.n.]

[108] Fernandez de Queiros. 1560 yılında doğmuş Portekizli denizci, İspanya'nın hizmetine geçmiş, XVII. yüzyılın başlarında, Yeni Hebridler'de Mallicolo [Malokolo] grubuna bağlı birçok ada keşfetmiştir. Bu sırada herhalde Tahiti'yi de ziyaret etmiş olmalıdır. Keşifleri konusunda İspanya kralına sunduğu muhtıra, Sevilla'da 1610 yılında yayınlanmıştır. Sonra Latinceye çevrilerek 1612'de Amsterdam'da yeniden basılmıştır. Başlığının en yaygın anılış biçimi: *De Terra australi incognita*'dır. [ç.n.]

[109] Yerlemleri verilen bu alan, bugünkü adlarıyla, Cava Adası'nı, Timor'u, Yeni Gine'nin güneybatı kesimini ve Avustralya'nın batı ve kuzey kıyılarının çok büyük bir bölümünü; Banda, Timor ve Arafura denizleriyle Karpentarya Körfezi'ni ve bu denizlerdeki çok sayıda büyüklü küçüklü adaları kuşatmaktadır. [ç.n.]

[110] Kitabın ilk basımında bu cümle "adayı bulan kişinin adından" kaynaklandığı biçiminde yazılmıştı. [ç.n.]

[111] Jacob Dedel, 1619'da Frederick de Houtman'ın komutasındaki seferde yük sahibinin temsilcisi olarak bulunuyordu. [ç.n.]

[112] M. B.-S. F. burada, De Brosse'un kitabından kaynaklanan ve Bougainville'in sürdürdüğü bir başka hata bulunduğunu belirtiyorlar: *Vyanen*, bir kaptanın değil, 1628 yılında, daha sonra G. F. De Witsland adını alacak kıyıda batan geminin adıdır. [ç.n.]

[113] William Dampier. [ç.n.]

[114] Bu Başlangıç'ın buraya kadar olan bölümü yolculuğu öncesinde ve sonrasında Bougainville'in elinden düşmeyen Dijon Meclisi başkanı da Brosse'un *Histoire des navigations aux terres australes* adlı eserinden alınmış ve özetlenmiştir. Bu eserin yayım tarihi 1756'dır. Bu paragrafın bu cümleden sonraki bölümü ve onu izleyen beş paragraf (Bizim Fransa'ya dönüşümüzden... duraksamaya sevk edecektir) eserin 1772 basımına eklenmiş paragraflardır. [ç.n.]

[115] *Traité du calcul intégral*. [ç.n.]

[116] *Esprit de système*: Aydınlanma Çağı'nda Ansiklopediciler'in eleştirdikleri ve deneyden çok spekülatif düşünceye dayalı bir yaklaşım tarzı. Bilimsel araştırmanın başlangıcına gözlem ve deneyi koymak yerine, *a priori* ilkelerden oluşan bir dizgeden (sistemden) yola çıkarak, tümdengelim yoluyla bilimsel olguları açıklama yaklaşımı. Rahip Condillac, 1749 tarihli *Traité des Systèmes* adlı eserinde bu yaklaşımı şöyle eleştiriyor: "Bir dizge, bir sanat ya da bir bilimin değişik unsurlarının, her birinin diğerlerini destekleyecek ve en sonundaki önermenin en baştakiler tarafından desteklenecek biçimde konulmasıdır. Bunlardan, diğerlerini açıklayanlar ‘prensipler' [nedenler] adını almakta ve bu prensipler ne kadar az ise dizge o kadar mükemmel sayılmaktadır, hatta bir taneye indirilmesi temenni edilir..." Gene XVIII. yüzyıl matematikçisi ve doğabilimci Maupertuis şöyle yazıyor: "Dizgeler, bilimlerin gelişmesi için gerçek talihsizliklerdir: dizge düşünürü artık doğayı göremez, sadece kendi eserini görür..." (Aktaran Paul Mazliak, *La biologie au siècle des lumières*, Ed. Adapt-Vuibert, 2006, 472 s.) [ç.n.]

[117] Günümüzde Birleşik Krallık egemenliğindeki Falkland Adaları. Bu adalara 1763 yılında Bougainville tarafından Fransa kralı XV. Louis adına el konulmuştu. Çeviride tarihsel nedenlerle Malvinas adı yeğlenmiştir. [ç.n.]

[118] 12 librelik (yaklaşık 5,5 kg) gülle atan top. [ç.n.]

[119] Yük gemisi tamlaması *flûte*'e karşılık olarak kullanılmaktadır. [ç.n.]

[120] İspanya kralı adına. [ç.n.]

[121] Yelkenlerin toplanmış olması durumu. [ç.n.]

[122] Yelkenli gemilerde birbirine eklenmiş birden çok parçadan oluşan direklerde, en alt parçaya ana direk, onların üzerine sürülerek boylarını uzatan çubuklara gabya çubuğu, gabya çubuğunun üzerine eklenen kısma da babafingo ya da babafingo çubuğu denir, bunların her biri ayrıca sürüldüğü direğin (üç direkli bir gemide önden arkaya doğru pruva, grandi, mizana) adını taşır. [ç.n.]

[123] Birbirlerine eklenen direkleri [çubukları] bağlamakta kullanılan, onların zıvanasına geçirilmiş iki delikli ahşap kütük ya da demir çember. [ç.n.]

[124] Bu birinci madde 1772 basımında eklenmiştir. [ç.n.]

[125] Bordanın içe voltası: teknenin borda kaplamasının, küpeşteye doğru yükseldikçe içe doğru kıvrılması dolayısıyla tekne genişliğinin küpeşteye doğru yükseldikçe azalması. [ç.n.]

[126] Yüklü bir gemide oluşan ağırlık merkezi eğer omurgaya yakınsa, o geminin yalpa düzeltmesi sert olur. *La Boudeuse*'de de, omurga çevresine yerleştirilmiş demir safra dolayısıyla bu durum söz konusudur. Ağırlık merkezi aşağıya çekilmiştir ve sert yalpada ana direk üzerine sürülen gabya ve babafingo çubukları zorlanmaktadır. [ç.n.]

[127] Demir alırken, zincir uzunluğunun denizin derinliğine eşitlenmesi ve böylece gemi pruvasının demirin tam üstüne gelmesi durumu. [ç.n.]

[128] Metinde "pusulanın" ya da "pusulaya göre" açıklamasıyla verilen yönler, manyetik pusulanın o noktada gösterdiği yönlerdir. Başka bir deyişle manyetik sapma ve varyasyon hesaba katılmadan okunan yöndür. Kimi yerlerde ise "düzeltilmiş" açıklamasıyla yönler belirtilmektedir. Bunlardaysa verilen yönler coğrafi kuzey ve güneye göre belirtilmiştir. Buna ilişkin bizzat yazarın açıklaması, çeviri metnin I. Bölüm, 8. başlık, 5. paragrafında görülecektir: "Şunu belirtmeliyim ki, bu günlüğün bütününde kıyıların konumunu pusulanın gösterdiği değerlerle kaydediyorum; sapmaları düzelterek kaydettiğimde mutlaka uyaracağım." [ç.n.]

[129] İlk kez 1693 yılında yayınlanmış seyir atlası. Giderleri bahriye yönetimince karşılanan bu atlas Kraliyet Matbaası'nda basılmıştı. Norveç'ten Cebelitarık'a kadar Batı Avrupa kıyılarını kapsayan, Merkator izdüşümü yöntemiyle çizilmiş yirmi dokuz harita içerir. (Alain Morgat, "Du Neptune françois au Pilote français: les atlas nautiques avant 1850". Brest'te 15-16 Kasım 2002 tarihinde yapılan *Livre maritime* kolokyumuna sunulan bildiri.) Bougainville muhtemelen bu atlasın, harita mühendisi coğrafyacı Nicolas Bellin (1703-1772) tarafından 1753 yılında gerçekleştirilen yeni basımını kullanmaktadır. [ç.n.]

[130] Bu cümle 1772 basımında eklenmiştir. [ç.n.]

[131] Özgün metinde bu yerler için Bougainville şu adları kullanıyor: Salvages Adaları, l'île de Palme, l'île de Fer. [ç.n.]

[132] Bir deniz fersahı: iki enlem derecesi arasındaki mesafenin yirmide biri demek ki üç deniz milidir; yaklaşık 5,556 km. Kara fersahı ise bir derecelik meridyen yayının yirmi beşte biridir: 4,445 km. Bougainville, metninin ilerki bölümlerinde karadaki bazı mesafeler için de fersah ölçüsünü kullanmakta ancak türünü belirtmemektedir. [ç.n.]

[133] Konum tahmini, evvelce, saptanmış bir hareket noktasından itibaren gemideki pusula ve alınan yolu gösteren paraketenin verilerine dayanarak, rüzgâr ve akıntıların sonucu olan sürüklenmeyi hesaba katarak yapılırdı. Konum tahmininin özelliği herhangi bir dış unsurun (fener, yıldız, kıyıdaki herhangi bir işaret noktası) olmayışıdır. Tahmin için düzenli aralıklarla geminin hızı ve yönü saptanır, manyetik sapma düzeltmesi yapılır, sonra rüzgâr ve akıntının etkisi hesaba katılırdı. Yerlemleri belirli bir kara göründüğünde ondan alınacak kerterizle bu tahminin doğruluğunu denetlemek mümkün olmaktaydı. [ç.n.]

[134] Bougainville, boylam derecelerini verirken Paris meridyenini esas almakta ve çoğunlukla bunu belirtmektedir. Ancak burada olduğu gibi belirtmediği de olmaktadır. Bu durumu hatırda bulundurmak ve Greenwich meridyenine göre boylamı bulmak için batı yarım kürede bu değerden 2° 20' 14" çıkarmak, doğu yarım kürede ise aynı değeri eklemek gerekir. [ç.n.]

[135] Eski denizcilerin sözünü ettiği bu kayalar gerçekte mevcut değildir. Bu Penedo San Pedro kayalığı, Bougainville'in, Bellin haritasının yanı sıra kullandığı bir haritada işaretliydi. [ç.n.]

[136] Çeviri metinde özel adların yazımındaki farklılıklar yadırganmamalıdır. Bu farklılıklar kaynak metinde de vardır. Bu konuda kitabın *Sunuş* yazısında bir açıklama yapılmıştır. [ç.n.]

[137] Burada söz konusu fark, rota üzerinde her gün alınan yola ve gidilen yöne dayanarak bulunulduğu tahmin edilen konum ile yapılan gözlemin verdiği konum arasında ortaya çıkan enlem farkıdır. Başka bir deyişle, burada yapılan gözlemlerde gemi beklenenden daha kuzeyde bulunmaktadır. [ç.n.]

[138] Burada "doğuda gösterildiğinden yakınmışlardır" ifadesi, cümlenin devamı ve sonraki iki paragraf okunduğunda anlaşılabileceği gibi bir tutarsızlık içermektedir. Çevirmen, bunun "batıda gösterildiğinden yakınmışlardır" biçiminde anlaşılması gerektiği kanısındadır. Ne var ki çevirmenin bildiği kadarıyla hiçbir Fransızca basımda bu konuya şimdiye kadar değinilmiş değildir. Bougainville'in eseri konusunda uzmanlığı ile tanınan Bay Etienne Taillemite ve eleştirel basımı hazırlayan Bay Michel Bideaux da, çevirmenin bu görüşünü, kendilerine yöneltilen soruya verdikleri yanıtla desteklemişlerdir. [ç.n.]

[139] Yukarda bu olayın günü, ayın 18'i olarak verilmişti. [ç.n.]

[140] Fr.: *Goélette ya da goulette;* iki direkli, yan yelkenli, cıvadra üzerinde iki ya da üç flok yelkenle donanmış hafif gemi. [ç.n.]

[141] Bu ve önceki cümle 1772 basımında eklenmiştir. [ç.n.]

[142] XVIII. yüzyılda, yüzbaşı rütbesindeki bir kraliyet subayının, askeri ve idari sorumluluğu ve yönetimi altında bulunan mülki birim. [ç.n.]

[143] Kutsal Roma-Germen imparatoru V. Karl. [ç.n]

[144] *Grand échanson* [ç.n.]

[145] Madeleine'ler = Mecdelli kadınlar = günahkâr kadınlar. [ç.n.]

[146] "Ben karayım, fakat güzelim, ey Jeruşalim –Kudüs– kızları" [ç.n.]

[147] *Pièces cornues*: Philippe Le Bel döneminde basılan bir para. XVI. yüzyılda Piemonte ve Savua'da basılan beş *grossi* –kuruş– değerindeki sikkelere de *cornuto* adı verilirdi. [ç.n.]

[148] Yapraklarından uyarıcı bir çay yapılan ağaç türü. [ç.n.]

[149] Sicilli gemiler, İspanya kralı ya da Hintelleri Kurulu tarafından Amerika limanlarına seyir ve ticaret yetkisi verilmiş gemilerdir. Bu yetkiler parayla alınıyor ve sicile kaydediliyordu. [ç.n.]

[150] Tek direkli, Latin yelkenli, ayrıca bir de cıvadra üzerinde üçgen yelkeni bulunan ve yük taşımada kullanılan bir Batı Akdeniz teknesi. [ç.n.]

[151] Rio de la Plata, Bougainville'in şu anda bulunduğu yerde, adı ırmak olmakla birlikte coğrafi niteliği itibariyle hızla genişleyen ve büyük bir körfez görünümü alan bir haliçtir. Irmak üzerinde seyre ilişkin paragraflar okunurken bu özelliği hatırlamak yararlı olabilir. [ç.n.]

[152] Bu son üç cümle 1772 basımında eklenmiştir ("Kaldı ki... yanılabilirler"). [ç.n.]

[153] Islas Sebaldes ya da Sebaldinas, Malvinas Adaları'nın kuzeybatı ucunda yer alan beş adacık. Bazı kapsamlı çağdaş atlaslarda Jason Adaları olarak işaretleniyor. [ç.n.]

[154] Beauchesne Beyi (*sieur de Beauchesne*) Jacques Goüin, Rochelle'den yola çıkmış, 1699 ve 1700 yılının başında Magellan Boğazı'na gitmiştir. Yolculuğunun yayınlanmamış günlüğü, Rahip Prevost'un *Histoire des Voyages* adlı eserine eklenmiştir. [ç.n.]

[155] Akadyalı aileler: Kanada'ya yerleşmiş Akadyalılar, Utrecht Antlaşması'ndan sonra İngiltere Kralına bağlılık yemini etmeyi reddettikleri için 1755 yılında toplu halde sürülmüşler ve Amerika'daki on üç İngiliz kolonisine dağıtılmışlardır. Bu olaya Büyük Göç (*Grand dérangement*) denir. Bunların bir bölümü de Fransa'ya dönmüşlerdi. [ç.n.]

[156] M.B-S.F. bu tarihin 17 Şubat olması gerektiğini belirtiyorlar. [ç.n.]

[157] Koloninin yerine ve inşaat çalışmalarına ilişkin ayrıntılar 1772 basımında eklenmiştir. [ç.n.]

[158] "En uzak Thule sana boyun eğsin." (Vergilius, *Gorgica*, I, 30; bu dilek Avgustus'a yöneltilmiştir.) [ç.n.]

[159] "Küçük olsak da büyük işlere girişiyoruz." [ç.n.]

[160] M.B.-S.F., Bougainville'in burada Malvinaslar'da Fransız yerleşiminin, Byron'un açınsamasına göre önceliğini belirtmek istediğini vurguluyorlar. Ancak bu doğru değildir, Bougainville daha sonra Byron'un seyir günlüğünün Fransızca çevirisini okuyacak ve Malvinaslar'da Egmont Limanı'nın varlığını öğrenecektir. Nitekim bir sonraki açıklama notunda görüleceği gibi, 1772 basımında "ilk defa" sözcükleri çıkarılmıştır. [ç.n.]

[161] 1772 basımında bu paragraf yerine şu iki paragraf eklenmiştir: "Aynı yılın 6 Ekim'inde *L'Aigle* ile Saint-Malo'dan tekrar yola çıktım ve Pepys Adası'nı boş yere arama dışında dikkate değer hiçbir özelliği bulunmayan bir yolculuktan sonra 5 Ocak 1765 tarihinde Malvinas Adaları'na ulaştım. Oraya yerleştirdiğim insanların tam sağlıklı ve çok iyi bir durumda olduklarını görmekten anlatılması imkânsız bir mutluluk duydum. İçlerinden sadece biri, bir av sırasında ve tek başına çıktığı için nasıl meydana geldiği öğrenilemeyen bir kaza sonucu ölmüştü. Hatta cesedini de ancak iki yıl sonra bulmak mümkün olmuştu. Kış hiç de sert geçmemişti; pek az kar yağmıştı ve hiç buzlanma olmamıştı. Av ve balıkçılık hep başarıyla sonuçlanmıştı. Bay de Nerville bir baruthane ile eskisi yıkıldığından bu kez taştan yeni bir depo inşa etmiş, kaleyi de çevreleyen çukurları tamamlayarak ve duvarları berkiterek geliştirmişti.

Yeni göçmenleri ve koloni için getirdiğim her türlü malzemeyi karaya çıkartmakta, su ve safra ikmali yapmakta acele ediyordum. Malvinaslar'ın iki büyük adasını birbirinden ayıran boğazı açınsamak üzere karadan yaptığım bir yolculuğun ardından, 2 Şubat günü, ağaç yüklemek üzere Magellan Boğazı'na doğru yelken açtım. Ayın 16'sında, Cabo Virgenes önlerinde üç gemi gördük. Ertesi gün onlarla birlikte boğaza girerken bunların İngiliz gemileri olduğunu kesinleştirdik. Bu gemiler, Malvinas Adaları'nı açınsadıktan sonra, Güney Denizi'ne ulaşmak üzere Magellan Boğazı'na yönelen Komodor Byron'un gemileriydi ve Malvinas Adaları'nda balıkçılarımız tarafından görülmüşlerdi. Onları durakladıkları Port-Famine'e kadar izledik. Grégoire Burnu'nda birlikte demirlediğimizde de, gemilerinden biri, demirleme yerine ulaşmak amacıyla volta seyri yaptığı sırada karaya oturunca, iki filikamı, böyle durumlarda gerekli yardımlarla birlikte, en hızlı biçimde ona göndermeyi bir görev saydım." [ç.n.]

[162] Haçlı Seferi Limanı. [ç.n.]

[163] Tithymales: *Euphorbia cyparissias*'ın halk arasındaki adı. [ç.n.]

[164] *Sapinette*: Kuzey Amerika'nın birçok yöresinde içilen bir tür bira. "Ak *épinette*" adı verilen ve Kanada'da çok yaygın bulunan bir tür çamdan üretilir. [ç.n.]

[165] Duvarların üzerinde ve taşlı yerlerde, gölgede yetişen, eğrelti türünden tıbbi bitki. [J.p.n.]

[166] *Amphibie* [ç.n.]

[167] Bir kartal türü (*Haliaetus leucocephalus*) [ç.n.]

[168] Referans kaynaklarında yer almayan bu kuş adları konusunda çağdaş Fransızca basımlarda herhangi bir açıklama yoktur. Dolayısıyla Türkçe karşılıkları da bulunamamıştır. [ç.n.]

[169] O dönemde, Brest Amiralliği'ne bağlı yörelerde, taşlı ağlarla avlanan balıklara verilen ad. Bu balıklar sadece olta balıkçılığında yem olarak kullanılırdı. [ç.n.]

[170] *Alcyon (alsiyon)*: Bougainville'in bu sözcükle hangi kuşu belirttiği anlaşılamamıştır. Yakın dönem ve günümüz ansiklopedi ve sözlüklerinde (1897'den bu yana) bunun bir söylence kuşu olduğu belirtilmektedir. Yazarın burada gördüğü bir kuştan sözettiği açık olduğuna göre, o tarihlerde bu sözcüğün gerçek bir kuşu belirtiyor olması gerekirdi. Bougainville'in ve eserinin çağdaşı olan Diderot ve d'Alembert'in *Ansiklopedi*'sinde (1751-1772) ise şu açıklama yeralır: "*Alcyon: eski yazarların bir kuşa verdikleri ad; ancak bunu, tanınabilmesi mümkün olacak biçimde yeterince betimlememişlerdir; dolayısıyla eski yazarların* alcyon*'unun ne olduğunu bilmiyoruz. Buna karşılık yeni yazarlar da bu adı kullanmışlardır. Belon, bizim Fransızcada* martin-pêcheur [yalıçapkını] *ve* rousserolle [çil ardıcı] *dediğimiz iki kuşa bu adı verir..."* (C. I, s. 252). Bu koşullarda, çeviride *alcyon* adının olduğu gibi bırakılması yeğlenmiştir. [ç.n.]

[171] [Fr. *Courlieu*] Uzun bacaklı ve uzun kıvrık gagalı bir nehir kuşu. Kül rengidir, kırmızı ve siyah benekleri vardır. [ç.n.]

[172] Kül rengi tatlı su ıstakozu. [ç.n.]

[173] S. von Puffendorf ve Bruzen de la Martinière, *Introduction à l'histoire générale et politique de l'univers*, Amsterdam, 1732 (7 cilt). [ç.n.]

[174] Antonio Alvares da Cunha, 1763'ten 1767'ye kadar görev yapan, dokuzuncu Brezilya Genel Valisi. [ç.n.]

[175] *L'Étoile*'in gecikmesi konusunda M.B.-S.F., (*a.g.e.*, s. 111, n. 13'de) ilginç bir başka noktaya dikkat çekiyorlar: Geminin kaptanı La Giraudais, geminin su almasına yol açan bu hasar konusunda, bütün subaylar ve lostromo tarafından imzalanan bir zabıt tutturmuştur. Kaptanın aldığı bu önlem bile kuşku uyandırmaktadır. Bougainville, *L'Étoile*'in Rio de Janeiro'ya uğramaması talimatını vermişti. Öyleyse bu gecikmenin başka nedenleri de olmalıdır. Nitekim doğabilimci Commerson anılarında, "sadece zenginleşme amacıyla denize açılan açgözlü tacirlerin gemilerine benzeyen" bu gemide, yolculara ve mürettebata bırakılan çok sınırlı alandan yakınmaktadır. Doğabilimci, 14-15 Şubat 1767 tarihinde (demek ki yola çıkışlarının henüz on beşinci günü) günlüğüne şunları yazıyor:

"Hava her ne kadar biraz yumuşadıysa da, gökyüzü çok kapalı ve deniz çok dalgalı.

Birkaç günden beri içecek su kıtlığı başlamıştı, ama gemi öylesine tıka basa doldurulmuştu ki çare bulunamıyordu. Bugün hava biraz sakinleşince ambardan çıkartmak mümkün oldu.

Kralın gemilerinde subayların ticari mal bulundurmaları kesinlikle yasaklanmıştır. Katlanılmaz bir ölçüye ulaşmadığı sürece bu kuralın ihlali belki görmezden gelinebilir. Ama gerekli birçok malzeme gemiden indirilip, onların yerine mal balyaları yüklenir, zavallı mürettebatın su ve erzakına ayrılan yerler doldurulursa, ona ayrılan ara güvertede bir hamak asma olanağından mahrum edilir, şurada burada, yalpada her an devrilme tehlikesi yaratan kötü bağlanmış sandık ve balyalar üzerinde uyumak zorunda bırakılırsa, bu artık cezalandırılması gereken bir kural ihlalidir ve bizim seyrimizin dörtte üçü böyle geçmiştir. Burada o zavallıların hakkını savunmaktan geri duramam." Etienne Taillemite, *a.g.e.*, c. II, s. 424)

Kaptan La Giraudais, gemisinde, yola çıkmasını da geciktiren bu kuşku yaratan ticari yükle tabii ki komutanı Bougainville ile buluşamazdı. Nitekim La Giraudais, Batavia'dan dönüşte de aynı yola sapacak ve Fransa Adası'na döndüklerinde hem ağır biçimde eleştirilecek hem de para cezası ödemek zorunda kalacaktır. [ç.n.]

[176] Bougainville, İspanyol savaş gemisinin adını Fransızcalaştırarak kaydediyor. [ç.n.]

[177] Üç direkli, ince tekneli, zengin yelkenli, firkateynden küçük silahlı ticaret gemisi. [ç.n.]

[178] Yazarın sözünü ettiği Rio Grande [do Sul], La Plata Irmağı'nın sol kıyısında, kuzeyinde kalan topraklardır; günümüzde Uruguay toprakları. E. Taillemite şu bilgiyi ekliyor (I, s. 228): Brezilya'ya egemen Portekizlilerin, Rio de la Plata üzerindeki emelleri XVI. yüzyılda başlamıştır. Ama iki güç arasındaki çatışma 1676'da Rio de Janeiro Piskoposluğu sınırlarının La Plata Irmağı'nın kuzey kıyılarına kadar genişletilmesiyle alevlenmiştir. Bu çerçevede Buenos Aires'in karşısında Portekizliler tarafından kurulan Sacramento kolonisi iki güç arasında çatışmaya yol açmış, İspanyollar aynı kıyıda Montevideo'yu kurmuştur. Bölgedeki İspanyol-Portekiz rekabeti XIX. yüzyıla kadar sürmüştür. [ç.n.]

[179] Bougainville, Portekiz gemisinin adını Fransızcalaştırarak kaydediyor. [ç.n.]

[180] *Droit de quint*: İspanyol Amerikası'nda, altın, gümüş ve değerli taşlar istihracı imtiyazı karşılığında krala ödenen vergi. [ç.n.]

[181] Arroba, eski bir İspanyol ağırlık ölçüsü (ortalama 12,5 kg'a denktir). [ç.n.]

[182] 1497 yılından itibaren basılmaya başlanan İspanyol altın sikkesi. [ç.n.]

[183] Uruguay kıyılarında bir adalar kümesi ve yükseklikler. [ç.n.]

[184] Cizvitlerin sınır dışı edilmeleri emri, Madrid'de 1 Nisan 1767 tarihinde, Bougainville 'in Montevideo'ya ikinci ziyaretinden dört ay önce verilmiştir. [ç.n.]

[185] Francisco de Paula Bucarelli y Ursua, Villahermosa Markisi'nin oğlu. 15 Ağustos 1766'da Rio de La Plata valiliği görevine başlamıştır. Buenos Aires ve Paraguay'da Cizvitlere ilişkin emirleri sertlikle uygulamıştır. [ç.n.]

[186] Yazar, muhtemelen İspanyol gemi adları gibi kişi adlarını da Fransızcalaştırarak kaydetmektedir. [ç.n.]

[187] Bu tümcede yelkenli sözcüğü, "*chambekin*" teriminin karşılığı olarak kullanılmıştır. *Chambekin* ya da *chébec*, –Arapça *şabek*, İtalyanca *sciabecco*– üç direkli, genellikle Latin yelkenli, kürekle de hareket edebilen Akdeniz kökenli bir gemidir. Kimi Türkçe kaynaklarda "şebek" sözcüğü de kullanılmaktadır. [ç.n.]

[188] Yelken ya da kürekle hareket eden, güvertesiz, insan ve yük taşımakta kullanılan tekne. Büyük yelkenli gemilerin güvertelerine, birbirleri üzerine yerleştirilirdi. Türkçede şalopa olarak da yazılıyor. [ç.n.]

[189] "Nedenleri beni ilgilendirmediği için öfkelenmeden ve gayretkeşlik göstermeden" (Tacitus, *Annales*, I, 1); Yan tutmadan anlamına. [ç.n.]

[190] İspanyolca: Tarihte, bir İspanyol kentinin birinci yöneticisi. [ç.n.]

[191] *Oppida christianorum*: Hıristiyanlığın kaleleri [ç.n.]

[192] "Fırtınalar ülkesinde, kızgın lodosla tohumlanmış toprak" (Vergilius, *Aeneis*, I, 51). [ç.n.]

[193] Tıramola: (tramola ya da tiramola olarak yazıldığı da oluyor) yelkenle rüzgâra karşı seyir sırasında rüzgârın bir kuntradan diğer kuntraya alınması; böylece orsa seyri gerçekleşir. Bu seyir sırasında geminin burnu bir iskeleye bir sancağa döner. [ç.n.]

[194] Cabo Virgenes, [Metinde Fr. adıyla *Le cap des Vierges*] Magellan Boğazı'nın Atlantik 'teki girişinin kuzey kıyısını oluşturur. [ç.n.]

[195] Ay uzaklıkları: geçmiş yüzyıllarda denizde boylam belirlemede kullanılan bir yöntem. Bu yöntem, Ay'ın gökyüzünde hızlı hareketine ve Ay ile diğer gökcisimleri arasında, kısa süre içinde fark edilebilir uzaklık değişimlerine dayanmaktadır. Eskiden deniz almanakları Ay ile on dört gökcismi arasında hesaplanmış uzaklıkları veren çizelgeler de içerirlerdi. (R. De Kerchove, *International Maritime Dictionnary*, (2nd Ed.) D. Van Nostrand Company. Inc. Princeton, 1961. "Lunar distances" maddesi.) E. Taillemite, denizde bu yöntemi, düzenli ve etkin biçimde ilk kullananın, mürettebatından Bouchage Şövalyesi ve astronom Verron'un katkılarıyla Bougainville olduğunu belirtiyor. (*a.g.e.*, s. 104) [ç.n.]

[196] J.-B.-Nicolas-Denis d'Après de Manvillette. Bir rehber ve bir de atlas içeren ve Bougainville 'in yanında götürdüğü *Neptune Orientale* adlı eserin (Paris, 1745) yazarı. [ç.n.]

[197] Bouguer, yeryüzünün çevresini ölçmek üzere Güney Amerika'ya yapılan bilimsel gezide La Condamine'in yardımcılarından biriydi. [ç.n.]

[198] Aymond, XII. yüzyıl şövalye romanı Renaud de Montaban'ın kahramanlarından biridir. Dört oğlu da Renaud, Guiscard, Allard ve Richard adlarını taşır. [ç.n.]

[199] Asklepios'un oğlu, Troya Savaşı sırasında Yunan ordusunun hekimi. [ç.n.]

[200] Yaklaşık 1.65 m. [ç.n.]

[201] Pedro Sarmiento y Gamboa (1532-1592), Mendaña'nın keşif seferine katılmıştır (1587-1569). *Historia de los Incas*'ın yazarıdır. 1584 yılında Magellan Boğazı taraflarında bir koloni yerleşimi kurmaya karar vermiştir. Girişim, iklimin sertliği ve koloninin coğrafi yalıtılmışlığı nedeniyle başarısızlığa uğramıştır. Kendisinin *Viage al Estrecho de Magellanes* adlı kitabı 1768 yılında Madrid'te yayınlanmıştır. [ç.n.]

[202] Froward Burnu. [ç.n.]

[203] Jean-Baptiste, Gennes kontu, denizci ve mucit. 1695'te İspanyollara karşı yağma saldırıları yapmak üzere görevlendirilen bir filonun başına getirilmiş, Magellan Boğazı'nı açınsamış ve 1667'de Fransa'ya dönmüştür. Seferinin bir öyküsü Amsterdam'da 1699'da yayınlanmıştır. [ç.n.]

[204] *Toise*, eski bir uzunluk ölçüsü; altı ayak yaklaşık 180 cm [ç.n.]

[205] Bu harita, çevirmen tarafından göz önünde bulundurulan üç farklı basımdan sadece M.B-S.F.'nin eleştirel basımında (s. 169) mevcuttur. [ç.n.]

[206] Sir John Narborough, Magellan Boğazı'nı 1699 yılında ziyaret etmişti. Yolculuk anlatısı, daha önce sözü edilen Tasman'ın yolculuk anlatısı gibi *Les Voyages de François Coréal*'in III. cildinde yayınlanmıştır (1772). [ç.n.]

[207] *Declinaison*. [ç.n.]

[208] *Inclinaison*. [ç.n.]

[209] "Kar, dolu, buz, fırtınaları tahrik eden rüzgârlar" (*Mezmurlar*, 148; 8). [ç.n.]

[210] Fr. *Pirogue*: Deniz ve ırmak kıyılarında yaşayan boyların suda yol almalarını sağlayan ilkel tekne; başlangıçta içi oyulmuş bir ağaç gövdesinden yapılırken, baş ve kıç taraflarının inceltilmesiyle hızı artmış, sonra yekpare ağaç kütükleri yerine birleştirilmiş parçalardan, o arada büyük ağaçların kabuklarından, kimi yörelerde kamış demetlerinden yapılarak hafiflemiş, sonunda denge çubukları ve yelkenle donatılmıştır. Kısa, çoğunlukla tek ve geniş palalı, ama ıskarmoza bağlı olmayan ve teknenin küpeştesine dayandırılmadan suya hemen hemen dik olarak daldırılan küreklerle, "*paga*"larla hareket ettirilir. [ç.n.]

[211] "Bizim baylar": Gemideki subaylar. [ç.n.]

[212] Vergilius, *Aeneis*, III, 653; "Böylesine aşağılık yaratıklardan kaçmak bile yeterliydi." Aeneias'ın adamlarının, Kyklop'ların ellerinden kurtulmaları. Öte yandan esere yazdığı önsözde, (s. 24) J. Proust, bu alıntıda Bougainville'in Peşöre yerlilerini Aeneias'ın adamları, Avrupalıları da Kyklop'lar yerine koyarak alaylı bir tersineleme yaptığını ileri sürüyor. (Bu noktaya, M.B.-S.F. de dikkat çekiyorlar.) [ç.n.]

[213] Amédée-François Frézier'nin *Güney Denizi Yolculuğu Anlatısı (La relation du voyage de la mer du sud)* adlı eseri Paris'te 1716 yılında yayınlanmıştır. [ç.n.]

[214] Cunda yelkeni (*bonnette*), serenleri iki yandan uzatan çubuklar üzerine açılan çoğunlukla kare yelkenlerdir. [ç.n.]

[215] Özgün metinde burada *heureusement* (ne mutlu ki) sözcüğü kullanılmaktaysa da, M.B.-S.F. haklı olarak bunun *malheureusement* (ne yazık ki) biçiminde okunması gerektiğini belirtiyorlar. Bu nedenle çeviride bu değişiklik yapılmıştır. [ç.n.]

[216] *Cabo Pilar.* Désolation Adası'nın güney ucudur ve Pasifik Okyanusu tarafında Magellan Boğazı'nın sonunu işaret eder. [ç.n.]

[217] "Ve biz, bütün karalarda ve denizlerde dolandıktan sonra, üçüncü mevsimde kapılara ulaşıyoruz." Vergilius, *Aeneis*, I, 755-756'dan özgürce uyarlama. M.B.-S.F.n., Bougainville'in, Vergilius'un özgün metnindeki *septima* (yedinci) sözcüğünü, *tertia* (üçüncü) olarak değiştirdiğini belirtiyorlar [ç.n.].

[218] Bougainville Tahiti'nin adını böyle yazmaktadır; metinde bu yazım biçimi değiştirilmemiş, sadece notlarda bugünkü yazımıyla Tahiti olarak yazılmıştır. [ç.n.]

[219] Jorje Juan y Santacilla ve Antonio de Ulloa, on yıl boyunca Gayaquil, Quito ve Lima eyaletlerini açınsamışlardır. Bunlardan birincisi, 1757'de yayınlanan *Compendio de Navegación*'un yazarıdır. İkisi birlikte *Relación histórica del viage a la America meridional*'i yayınlamışlardır (Madrid, 1748; Fransızca çevirisi Paris, 1752). [ç.n.]

[220] Doğru adı Edward Davis. Davis ve bulduğu düşünülen kara konusunda, Bougainville 'in çağdaş yayıncıları J. Proust ile M. Bideaux ve S. Faessel farklı bilgiler vermektedirler. Proust'a göre aslında böyle bir kara mevcut değildir; gerçekleştiği ileri sürülen keşif, sadece Davis'in yoldaşlarından birinin, Raveneau de Lussan'ın Fransa'da 1689'da yayınlanan anlatısında yer almaktadır. Bideaux ve Faessel'e göreyse Davis, yaklaşık 27°30' enleminde bir kara bulduğunu belirtmişti; bu belki de Paskalya Adası'dır. Mürettebatından R. De Lussan'ın yayınladığı anlatıda ise bundan söz edilmemektedir. 1765 Mayısında Byron, ayrıca Wallis ve Surville de bu adayı aramış ve bulamamışlardır. [ç.n.]

[221] Prof. F. S. Duran'ın *Büyük Atlas*'ında Oster Adası olarak işaretlidir. [ç.n.]

[222] Philippe Buache, Paris'te 1700 yılında doğmuştur; Bahriye'nin Haritalar ve Planlar Merkezi'nde çizimci, ardından kralın başcoğrafyacısıdır. Oldukça kişisel görüşler ve güney yarımkürenin biçimi hakkında biraz uçuk varsayımlar içeren bir fiziki coğrafya dizgesinin yaratıcısıdır. Başka kitapların yanı sıra, Guillaume de l'Isle ile birlikte *Atlas géographique des quatre parties du monde*'u yayınlamıştır. [ç.n.]

[223] Bu son cümle 1772 basımında yazar tarafından çıkarılmıştır. [ç.n.]

[224] Metinde "bir *pinte*". [ç.n.]

[225] *Bonite*: Akdeniz'deki palamuta benzeyen bir balık. [ç.n.]

[226] Bir tür ton balığı [ç.n.]

[227] M.B. ve S.F., bunun mürettebatın beslenmesinde ne kadar önemli bir katkı olduğunu belirtmek için Bougainville'in seyir defterinden şu iki kaydı aktarıyorlar: 12 Şubat [1768]: "Fareler, gemi mürettebatının beşte biri kadar tüketiyor. *L'Étoile* de aynı derdi çekiyor." 18-20 Şubat: "Boğaz'dan çıkışımızdan beri iki yüzden fazla fare yakaladık. Yakalanan her fare için 3 sol ödüyorum." [ç.n.]

[228] Burası Vahitahi Atolü'dür. Bougainville'in verdiği ad, Antoine Hamilton'un, Doğu masalı tarzında yazılmış bir öyküsünün adıdır. [ç.n.]

[229] Günümüzde Akiaki Adası. [ç.n.]

[230] Piroglarda kullanılan, genellikle tek palalı, teknenin küpeştesine dayandırılmadan, iki elle suya neredeyse dikey olarak daldırılmak suretiyle kullanılan kürek. [ç.n.]

[231] Günümüzde Hao Atolü. Bu atole Cook, Bow Island adını verecektir. (E. Taillemite, *a.g.e.*, s. 306) [ç.n.]

[232] Günümüzde Fransız Polinezyası'nda Tuamotu Adaları. M.B.-S.F.'ye göre, Bougainville, bu adaları değersiz saysa da el koymaktan geri durmayacaktır. Fransız Ulusal Kitaplığı'ndaki bir elyazması belge bunu kanıtlamaktadır. Ama ilginç olan nokta, ne bu yolculuk anlatısında ne de seyir defterinde bu el koymaya ilişkin bir kaydın bulunmayışıdır. [ç.n.]

[233] Bkz. 46 nolu not. [ç.n.]

[234] Daha önce (I. Bölüm, VIII. Başlık) bu ad Hadley olarak yazılmıştı. [ç.n.]

[235] Bougainville Pasifik Okyanusu'nda batı yönünde ilerlediğine göre burada ya boylam (*longitude*) sözcüğünü enlem (*latitude*) olarak düzeltmek, ya da M.B.-S.F.'nin belirttikleri gibi buradaki ifadenin, Pasifik Okyanusu'ndaki seyrin, kuzey yönündeki ilk bölümüne ilişkin olduğunu ve metinde yerini çok geç bulduğunu kabul etmek gerekecektir. [ç.n.]

[236] Kralın hekimi Poissonnier tarafından 1762 yılında deniz suyunu arıtmak üzere icat edilen imbik. Bu aletin haznesi kabağa (Latince: *cucurbita*) benzediği için bu adın verilmiş olduğu anlaşılıyor. [ç.n.]

[237] Cemiyet Adalarından, Mehetia Adası. [ç.n.]

[238] Tahiti ve Moréa. [ç.n.]

[239] Bu ışıklar, resif üzerinde balık avlayan Tahitililerin yaktıkları meşalelerdir. [ç.n.]

[240] M.B.-S.F. Birinci yolculuğunda Kaptan James Cook'un da bu Yerli reisi ile karşılaştığını, onun anlatısında adının Toutaha olarak anıldığını belirtiyorlar. Ayrıca bkz. James Cook, *Dünyanın Çevresinde Yolculuklar*, çev. Aysen Altınel, İthaki Yay., İstanbul 2006. s. 42 ve devamı. [ç.n.]

[241] M.B.-S.F., Bougainville'in *Günlük*'ünde yer alan şu yoruma dikkat çekiyorlar: "Ne ülke, ne halk!" [ç.n.]

[242] Bougainville'in kaybettiği bu çapalardan biri, ondan yaklaşık bir yıl sonra Tahiti'ye varan Kaptan James Cook'a verilmiştir. [ç.n.]

[243] Fransızca yazılışı *Aotourou*. [ç.n.]

[244] Biz gölgeli ormanların insanlarıyız, onun bitişiğindeki çimenlerde uzanırız ve derelerin suladığı yemyeşil çayırlarda yaşarız. (Vergilius, *Aeneis*, VI. 673-675) [ç.n.]

[245] *Nouvelle Cythère*. Cythère, Mora Yarımadası'nın güneyinde ve Girit'in kuzeyindeki Kythera Adası'na Fransızcada verilen addır. (F.S. Duran'ın *Büyük Atlas*'ında Cerigo Adası olarak işaretlidir.) Söylenceye göre Aphrodite (Venüs) Kıbrıs'ta karaya çıkmazdan önce, burada dalgaların köpüklerinden doğmuştur. O nedenle orada Aphrodite'ye tapınılırdı. Sanat ve edebiyatta saf aşkın ve hazzın adası olarak anılır. [ç.n.]

[246] 1772 basımında bu enlem ve boylam dereceleri 17° 35' 03'' G ve 150° 40' 17'' B olarak metne eklenmiştir. [ç.n.]

[247] 1772 basımında şu not eklenmiştir: İngilizlerin 1769 yılında Venüs'ün geçişini izledikleri yerin, yaptıkları gözlemlerin sonucuna göre boylamı, Paris meridyenine göre 151 derece 45 dakika 37 saniye batı, ve güney enlemi de 17 derece 9 dakika 2 saniye ½ dir. [ç.n.]

[248] Geminin manevra yapabilmesi ya da demirliyse, akıntı veya rüzgârın etkisi altında herhangi bir tehlike yaratmaksızın dönebilmesi için yeterli su yüzeyi alanı. [ç.n.]

[249] Günümüzde *corossol* ya da *corossolier; Anoma muricata.* [ç.n.]

[250] M.B.-S.F. bir noktaya dikkat çekiyorlar: Bougainville, Tahiti'ye bolluk döneminde uğramıştır. Tahitililer savaşta değildirler ve henüz çok sayıda Avrupa gemisinin gıda gereksinimini karşılamış olmaktan uzaktırlar. J. Cook 1773 Ağustosu'nda yeniden Tahiti'ye uğradığında durum çok farklıdır, çünkü adalılar savaşa tutuşmuşlardır ve Cook, reislerin bütün vaatlerine rağmen ancak bir iki domuz bulabilir. Daha sonra, XIX. yüzyıl boyunca Tahiti'den tedarik gittikçe güçleşecektir, çünkü hem bilimsel açınsama seferlerinin hem de balina avcılarının sayısı çok artacaktır. Yerli nüfus gelen geçen gemilere taze yiyecek vermek için kendisi aç kalacaktır. Sadece 1825-1830 yılları arasında yedi Fransız, altı Rus, üç İngiliz ve Amerikan, bir de Prusya açınsama seferi yapılacaktır. [ç.n.]

[251] Bougainville'in sözünü ettiği hastalık frengidir. *L'Étoile* gemisinde başcerrah olan Vivez (Vivès), Aoturu'yu muayene etmiş ve frengiye yakalandığını saptamıştır. Bougainville, Wallis'in kendisinden önce Tahiti'ye uğradığını öğrenince, bu hastalığın oraya bulaşmasından İngilizleri sorumlu tutacaktır (Bkz. bu başlığın son paragrafı). Kaptan Cook ise, Bougainville'den bir yıl sonra adaya geldiğinde bu durumun sorumlusu olarak Fransızları gösterecektir. M.B.-S.F.'ye göre, sifilis tartışması böylece başlamış olacaktır. (M.B.-S.F. , *a.g.e.*, s. 225, 26 sayılı not.) [ç.n.]

[252] XVIII. yüzyılda Avrupalı kadınların kullandıkları ve vücutlarını sıkıca saran balina çubuklu korselere gönderme [ç.n.]

[253] "Bütün Britanyalılar, mavi renk veren bir bitkiyle dövmeler yaptırıyorlar." (Julius Caesar, *Galya Savaşları*, V, 14, 2.) [ç.n.]

[254] Fr. *Pite* ya da *pitte*: *Agavaceae* familyasının bir türü, Meksika *agav*'ına halk arasından verilen ad. Bunun yapraklarından lif elde edilir. [ç.n.]

[255] Homeros dahil bütün Yunan şairlerinin tutarlı ve köklü bir eleştirisini yapan, İskenderiye Kütüphanesi'nin yöneticisi; *Aristarkhosçular* adı verilen filoloji okulunun önderi, dilci Aristarkhos'a (MÖ 220-143) gönderme. [ç.n.]

[256] Bougainville'in yolculuğunun öncesi ve sonrasında (1758-1770 yılları arasında), desteğini aldığı, savaş ve bahriye nazırlıkları görevini de yapan dışişleri bakanı Choiseul Dükü'nün eşi. [ç.n.]

[257] *L'île de France*, günümüzde Mauritius Adası. [ç.n.]

[258] Tahiti'de üç toplumsal sınıf mevcuttu: kraliyet ailesi ve bağdaşıkları, küçük soylular ve toprak sahipleri, halk. En altta ise hizmetkârlar ve esir konumundaki eski savaş tutsakları bulunuyordu. [ç.n.]

[259] Bougainville muhtemelen, iki yarımkafa (*parietal*) kemiği arasındaki sagittal birleşme çizgisinden söz ediyor. Çağdaş anatomi bilgisine göre sagittal adı verilen bir damar mevcut değildir. [ç.n.]

[260] Bu paragraf 1772 basımında eklenmiştir. [ç.n.]

[261] Günümüzde Vanuatu Cumhuriyeti topraklarını oluşturan adalar takımı. (Evvelce Yeni Hebrid Adaları). [ç.n.]

[262] Tahiti'nin kuzeyinde Tetiaro Atolü. [ç.n.]

[263] Bernard le Bovier de Fontenelle, XVII. ve XVIII. yüzyıllarda tam yüz yıl yaşamış Fransız filozof ve şairi. Bilimsel yaygınlaştırma kitabı niteliğindeki *Dünyaların Çokluğu Üzerine Söyleşiler* (*Entretiens sur la pluralité des mondes*) adlı kitabın yazarı (1687). Bu eserinde Fontenelle, Copernic'in kuramına dayanarak gökyüzündeki cisimlerin hareketini anlatır. [ç.n.]

[264] Yerlemleri içeren bu son cümle 1772 basımında eklenmiştir. [ç.n.]

[265] Bir tür deniz kabuğu. [ç.n.]

[266] *L'archipel des Navigatuers*; Günümüzde Samoa Adaları. [ç.n.]

[267] 1772 basımında şu cümle eklenmiştir: "Bunu meydana getiren adalar 14. güneysel enlemin altında, Paris'e göre 171-172 der. batı boylamındadır." [ç.n.]

[268] Fr. *Île de la Pentecôte*; Paskalya'dan elli gün sonraya rastgelen Hıristiyan yortu günü. [ç.n.]

[269] Başlangıç bölümünün sonunda bu subayın adı Kué Şövalyesi olarak kaydediliyordu. [ç.n.]

[270] Selebes Adası'nın yaban domuzu. [ç.n.]

[271] Enlem değeri 1772 basımında eklenmiştir. [ç.n.]

[272] Fr. *Espingole*: Bir desteğe dayalı olarak kullanılan, eski bir yivsiz ateşli silah türü. [ç.n.]

[273] Bu takımada daha önce Fernandez de Queiros tarafından 1606 yılında keşfedilmişti. Nitekim biraz ilerde görüleceği gibi Bougainville de bunu belirtecektir. [ç.n.]

[274] 1772 basımında şu cümle eklenmiştir: "Paris'in doğusunda, yüz altmış altıncı dereceden yüz yetmiş birinci dereceye kadar." [ç.n.]

[275] Bu konuda J.P. ve M.B.-S.F. şu bilgiyi veriyorlar: Baré gerçekten bir kadındı: Jeanne Baret. Rochefort'da, Commerçon tarafından işe alınırken erkek kılığına girerek onu aldattığı iddiasından sonuna kadar vazgeçmedi. Kralın gemilerinde kadınların bulunması doğal olarak yasaklanmıştı. Ama olay hiçbir kötü sonuç yaratmadan kapandı. Jeanne Baret, Fransa Adası'na [Mauritius Adası] uğradıklarında gemiden indi; orada emekli bir askerle evlendi, hatta yaşlılığında kendisine bir de maluliyet maaşı bağlandı. [ç.n.]

[276] *La Boudeuse* böylece, Avustralya'nın doğu kıyılarında iki bin kilometreden fazla uzanan Büyük Set Resifleri'yle karşılaşmış olmaktadır. [ç.n.]

[277] Tariweri Adası. [ç.n.]

[278] Bu paragraf 1772 basımına eklenmiştir. [ç.n.]

[279] Bougainville'in bilmediği bu adalar Solomon Adalarıdır. [ç.n.]

[280] Ya da *arreka*. Bir tür palmiye ağacı ve onun cevize benzeyen bir meyvesi. [ç.n.]

[281] (Fr. *bétel*): Malezya kökenli tırmanıcı bir bitki, biber ağacı; dönenceler bölgesinde bunun yapraklarının, arek cevizi ve sönmemiş kireçle birlikte, uyarıcı bir çiğnemelik olarak kullanıldığı kaydediliyor. [ç.n.]

[282] (Fr. *figue banane*) Dönenceler arasında yetişen, tombul gövdeli, ince kabuklu, çok şekerli bir muz türü. [ç.n.]

[283] Bu levha on ay önce oradan geçen *Swallow*'un süvarisi Carteret tarafından bırakılmıştır. [ç.n.]

[284] Kaptan Wallis'in komutasındaki *Dolphin* gemisi. [ç.n.]

[285] (Fr. *chou palmiste*.) Palmiye ağacının, uç tomurcukları ve genç sürgünlerinin içi. [ç.n.]

[286] Saniyeleri de gösteren sarkaçlı saat. [ç.n.]

[287] Dollond'un ilk akromatik dürbünü 8 Haziran 1758'de Londra'da Royal Society'ye sunuldu. Dollond'lar, Londra'ya sığınmış Fransız Huguenot'larının soyundandırlar. [ç.n.]

[288] Bougainville'in 6 Temmuz 1768 tarihinde demirlediği bu limanın adı bugün Kambotorosch 'tur, Yeni İrlanda'nın güney ucunda bulunur. Praslin adının verilişi, 1766-1770 yılları arasında Bahriye Nazırlığı görevinde bulunan Praslin Dükü César-Gabriel de Choiseul'e bir minnet ifadesidir. [ç.n.]

[289] Koordinatları açıklayan bu cümle 1772 basımında eklenmiştir. (ç.n.)

[290] (Fr.) *marteau*. Biçimi çift taraflı çekice benzeyen bir deniz kabuklusu. J. Proust bunların Hintelleri-Pasifik Bölgesi'nin sığ sularına özgü bir tür olduğunu belirtiyor. [ç.n.]

[291] (Fr. *tériaque* ve *eau de luce*) Bu maddeler için J. P. basımında şu açıklamalar yer alıyor: Teriyak eskiden panzehir olarak kullanılan birçok ilacın karışımı; lüs suyu ise, 1730 yılından başlayarak kas gevşetici ve sakinleştirici olarak kullanılan ve sıvı amonyak ile kehribardan elde edilen uçucu yağın sabunsu karışımı. [ç.n.]

[292] Pürmeçe tutmak: bir liman ya da bir havuzda demirli gemiyi, bir ucu sabit bir noktaya (rıhtıma, ağaca, şamandıraya, demire) bağlı bir halatı vira ederek, başını çıkışa doğru ya da gemiyi rüzgâr altına doğru yönlendirmek. Liman içinde rüzgâr olmadığından Bougainville'in başka çaresi yoktur. [ç.n.]

[293] Harita üzerinde yolculuğu izleyen dikkatli okurun muhtemelen gözünden kaçmamış olacağı gibi, Bougainville aslında Yeni Brianya'nın değil, Yeni İrlanda kıyılarının doğusundadır. Ancak Dampierre'in Saint-Georges Körfezi adını verdiği girintinin aslında Yeni İrlanda'nın batısından kuzeye çıkan bir kanal olduğu ve ve bu iki büyük karayı birbirinden ayırdığı henüz bilinmemektedir. [ç.n.]

[294] Mussau ve Emirau adaları. Günümüzde Papua Yeni Gine'nin, Yeni İrlanda vilayetinin parçası olan bu adalar, Bismark Takımadası içinde, Aziz Matyas Adaları öbeğinde, 1° 18' G; 1° 62' G; ve Greenwich Meridyeni'ne göre 149° 30' D; 150° 00' D yerlemleri arasında yer alırlar. [ç.n.]

[295] Günümüzde Kaniet Adaları *Anachronète* sözcüğü, insanlardan uzak, ıssız bir yerde, bir çölde, dünyevi ihtiraslardan uzak kalabilmek ve tefekküre dalabilmek için tek başına yaşayan anlamına geliyor. Münzeviler Adası biçiminde çevrilebilir. (Greenwich Meridyeni'ne göre yaklaşık 00° 50' G–145° 35' D mevkiindedir.) [ç.n.]

[296] Günümüzde Sae Adaları, Kaniet Adaları'nın kuzeybatısında. [ç.n.]

[297] Ninigo Takımadası [ç.n.]

[298] Burası gerçekten Yeni Gine'ydi. *La Boudeuse* o sırada Geelvink (Telik Irian) Körfezi 'nin yaklaşık 100 mil doğusunda bulunuyordu. [ç.n.]

[299] Sözkonusu dağ, Van Rees Dağları'nın 2272 m. yüksekliğindeki zirvesi, Alie Adası'ysa Koumamba Adaları'ndan biridir. [ç.n.]

[300] Yeni Gine'nin kuzey kıyısına dökülen Mamberomo Irmağı. [ç.n.]

[301] M.B.-S.F. bu boylam bilgisinin Magellan Boğazı'ndan çıkışından sonra, Bougainville 'in verdiği ilk boylam olduğunu belirtiyorlar. Ancak yukarda da görüldüğü gibi, ikinci (1772) basımında bazı başka boylam bilgileri – örneğin Praslin Limanı'nın ya da Büyük Kiklad Adaları'nın (günümüzde Yeni Hebridler-Vanuatu Adaları) boylamı – eklenmiştir. Bunda James Cook'un bu konuda Bougainville'e yönelttiği soru-eleştirinin bir payı var mıdır sorusu akla gelebilir. [ç.n.]

[302] Moluk Adaları'nın en kuzeydeki parçası Halmahera Adası'nın doğusunda, doğuya uzanan yarımadaların aralarında oluşan körfezler. [ç.n.]

[303] Güneyde gördükleri karalar Waigeo Adası, kuzeydekiler ise Ain Atolü'ün parçalarıdır. [ç.n.]

[304] Günümüzde Bougainville Geçidi. [ç.n.]

[305] Bu yerlemler 1772 basımında eklenmiştir. [ç.n.]

[306] Boano [ç.n.]

[307] Bougainville'in kimi zaman Boëro ve Burro biçiminde de yazdığı bu ada, Seram'ın batısındaki Buru Adası'dır. [ç.n.]

[308] M. B.-S. F., bu kuralın 1713 tarihli Utrecht Antlaşması'yla konulduğunu belirtiyorlar. [ç.n.]

[309] Amboine, Seram'ın güneyindeki bir adanın adıdır. Çağdaş haritalarda Ambon Adası olarak işaretlidir. [ç.n.]

[310] Sagu sözcüğü, Papu dilinde ekmek anlamına gelir. Ekmek ağacı adı verilen bir palmiye türünün (*Metroxylon sagus*) nişastası. [ç.n.]

[311] *Kasav*: Antil Adaları'nda yenen manyok ekmeği. [ç.n.] Güney Amerika kökenli bu bitkinin köklerinin zehiri alındıktan sonra kurutulması ve sonra öğütülmesi yoluyla elde edilen undan yapılan lapa, peksimet, ekmektir. (S. V. Örnek, *Etnoloji Sözlüğü*, Ankara Üniv. Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Yayınları no. 200. Ankara 1971, *maniok* ve *tipiti* maddeleri. [ç.n.]

[312] Halmehara Adası (Bougainville burası için Gilolo adını da kullanıyor); Moluk Adaları 'nın en büyüğü. Günümüzdeki Ternate ise, bu adanın batısında küçük bir adadır. [ç.n.]

[313] *Sénault* [seno], daha ilerde Bougainville bu sözcüğü *senau* olarak yazacak. Felemenklilerin ticarette kullandıkları ve *snauw* adını verdikleri iki direkli, kare yelkenli, grandi direğine bir de randa yelkeni açılan gemi türü. Diderot ve d'Alembert'in *Encyclopédie*'sine göre yirmi beş kişilik bir mürettebat gerektirir. [ç.n.]

[314] Büyük bir papağan türü. [ç.n.]

[315] *Tornavira halatı*: Demir halatının bocurgat yardımıyla vira edilmesine yarayan, doğrudan bocurgata voltalı, demir loçasından bocurgata doğru gergin, oradan pruvaya doğru gevşek, dönen sonsuz ara halat. [ç.n.]

[316] Bougainville bu adı Bouton biçiminde de yazmaktadır. Butung Boğazı Selebes'in (Sulawesi'nin) güneyinde, Muna ve Butung Adaları arasındaki deniz koludur. [ç.n.]

[317] Yonca yaprağı. [ç.n.]

[318] Selebes'in (Sulawesi'nin) güney doğu ucundaki bu adalar çağdaş atlaslarda Wowoni, Butung ve Tukangbesi olarak işaretlidir. Tukangbesi sadece körkayalar topluluğu değil, Butung'un güneydoğusunda yaklaşık kuzeybatı güneydoğu yönünde uzanan ve çevresi resiflerle kaplı bir takımadadır. [ç.n.]

[319] *Myristicaceae* türünden tropik bir ağacın meyvesi [ç.n.]

[320] Hollanda Doğu Hintelleri Kumpanya'sının Felemenkçe adının – Vereenigde Oostindische Compagnie– ilk harfleri. İkincisindeki M harfi, taşıyanın yüksek mevkiini gösteriyor. [ç.n.]

[321] Selebes Adası'nın güneybatı ucundaki Selayer ya da Selayar Adası. [ç.n.]

[322] *Flux de sang*: amipli dizanteri [ç.n.]

[323] Jean-Baptiste Bourguignon d'Anville, Kralın baş haritacısıydı ve bu niteliğiyle Diderot ve d'Alembert'in *Ansiklopedi*'sine katkıda bunmuştur. P. de Halde'in *Description de l'Empire de Chine* adlı eseri için yaptığı kırk iki haritayla ün kazanmıştır. [ç.n.]

[324] Madura Adası. [ç.n.]

[325] Metinde sadece *le général* olarak anılmaktadır. [ç.n.]

[326] M.B.-S.F., *sabandar* sözcüğünün Farsça şahbender sözcüğünden kaynaklandığını ve bunun "limanın şahı" anlamına geldiğini belirtiyorlar. Türkçede de *şehbender* sözcüğü yakın zamanlara kadar konsoloslar için kullanılmıştır. [ç.n.]

[327] *Rijksdaaler*, ya da gümüş düka; 873 ayar gümüş sikke. [ç.n.]

[328] Operada, daha çok olayı anlatmakta ve dialoglarda kullanılan, kimi zaman müzik eşliğinde ama şarkıdan çok konuşmaya yakın okuma biçimindeki bölümler. [ç.n.]

[329] J.-B. Nicolet (1710-1796), Parisli, başarılı bir seyirlik sanatlar düzenleyicisi, Théatre de la Gaieté'nin kurucusu. [ç.n.]

[330] *Urania*, mitologyada dokuz musadan yıldızbilimi musası. [ç.n.]

[331] Günümüzde Bali Adası. [ç.n.]

[332] Günümüzde Lombok Adası. [ç.n.]

[333] Günümüzde Bandung [ç.n.]

[334] *Büyük Atlas*'ta Çeribon. [ç.n.]

[335] Mayalanmış pirinçten elde edilen ispirtolu içki. [ç. n.]

[336] Saparua Adası [ç.n.]

[337] Bir ticaret metaı olarak *kuş yuvası* konusunda Diderot ve d'Alembert *Ansiklopedi*'de şu bilgiyi veriyor. Çinde çok rağbet gören önemli bir ticaret metaı; özellikle Cava, Timor, Sumatra adaları ve Malakka yarımadası kıyılarında, deniz kırlangıçlarına çok benzeyen kuşlar tarafından "gagalarından çıkan yapışkan ve kalıcı" bir salyanın kayalar üzerine yapışmasından sonra güneş etkisiyle sertleşmesiyle oluşan bir madde. Bu *kuş yuvaları* bir kaşık biçimindedir. Çinliler bunu pek besleyici, güçlendirici ve onarıcı bir besin olarak kabul ederler. (*Nids d'oiseaux* maddesi, c. 11, s. 138.) [ç.n.]

[338] Fransa, Vincenne Bahriye Arşivi SH 216 numarada kayıtlı bulunan ve Bougainville'in Kral XV. Louis'ye sunduğu nüsha olması pek muhtemel elyazması nüshada kitaba alınmayan ek bilgiler bulunmaktadır. Sömürge imparatorluklarının kuruluş süreci, XVIII. yüzyılda uluslararası politika ve nihayet Bougainville'in örtük amaçları konusunda ilginç ipuçları sunduğu düşünülerek, bu paragrafın çeviriye eklenmesi yararlı bulunmuştur:

"Moluk Adaları'nda Hollandalıların durumu hakkındaki bu ayrıntıları, askeri varlıklarının güçsüz olduğu tek yerin burası olmadığını belirterek bitirmek istiyorum. Batavia, bunca öneme sahip bu kent dahi, basit bir saldırıya karşı bile korunaklı değildir. Ne denizden ne de karadan korunmaktadır. Kalesi hiçbir işe yaramaz. Kırsalda belki Cavalıları korkutabilecek taştan yapılma bir iki küçük tabya mevcuttur, ama bunlar bir humbaracı bölüğünü durduramaz. Garnizon toplam 800 kişiden oluşan 8 piyade bölüğünden, her biri 60 kişilik iki humbaracı bölüğünden, 60'şar kişilik iki bölüklü bir süvari birliğinden ve 150 kişilik bir topçu birliğinden müteşekkildir. Bunlara bir de, genel valinin koruması olarak görev yapan 36 humbaracıyı ekleyin, işte düzenli birliklerin durumu budur. Öte yandan her yıl yenileri temin edilse de, sayılarının hemen yarısı hep eksiktir. Hastalıklar ve ölüm oranı burada da neredeyse Moluklar'daki gibidir. Öte yandan askeri yetenekleri öylesine zayıf düşmüştür ki, Kumpanya'nın, bu yıpranmış birliklerden kahramanca bir eylem beklemesi anlamsızdır. Askerlerin hemen tamamı Fransızdır; geri döneceklerine inançları kalmamış, burada umutsuzluk içindedirler ve günün birinde eğer Batavia dolaylarında zambak çiçeği görülecek olursa, hepsinin gelip ona katılacaklarına şüphe yoktur. Bu muharip birliklerin dışında iki yazıcı bölüğü vardır; bunlar işte o üniformalı memurlardır; kentlilerin oluşturduğu iki piyade bölüğü ve süvariler, bir de sadece savaş sırasında bir araya gelen, dolayısıyla hiç talim görmemiş altı Malay bölüğü vardır." (Bu paragraf M.B.-S.F. *a.g.e.*, s. 351 n. 87'den aktarılmıştır; metinde geçen zambak çiçeği Fransa Krallığı'nın armasında yer alan simgedir.) [ç.n.]

[339] Sunda Boğazı. [ç.n.]

[340] Rodrigues Adası. Mascarene Adalarından biri; Mauritius Adası'nın 303 deniz mili doğusunda bulunuyor. [ç.n.]

[341] Günümüzde Mauritius Adası. [ç.n.]

[342] *Fausse quille*: dış ya da kuntra omurga; geminin oturması durumunda asıl omurganın hasar görmesini engellemek üzere kalaslardan yapılmış koruyucu kat. [ç.n.]

[343] Geminin kalafatlanmasından önce karinasının ısıtılması gerekmektedir; böylece çürükler ve açıklıklar daha iyi görülebilmektedir. [ç.n.]

[344] Bkz. 166 nolu dipnot. [ç.n.]

[345] Günümüzde Réunion Adası. [ç.n.]

[346] Eğlendirmek: yol almak için havanın çok kötü ve rüzgârın elverişsiz olduğu durumlarda bir yelkenli geminin, çok azaltılmış toplam yelken yüzeyi ile rüzgâra göre konumlanarak, aşırı denizle hırpalanmasını engelleyecek biçimde durağanlaştırılması. [ç.n.]

[347] Ocak ayının ilk pazarına denk gelen Hıristiyan yortusu. [ç.n.]

[348] Kırılan bir direği ya da bir sereni, iki yanına ağaçlar çakarak birleştirdikten sonra, ince halatla sararak sağlamlaştırmak. [ç.n.]

[349] Direklerde, arma halatlarının toplanıp geçtiği donanımın (kapelenin) sancak ve iskele yanlarına omurgaya paralel olarak bağlanan ve üzerine çanaklığın bağlandığı ahşap destekler. [ç.n.]

[350] Terceira Adası [ç.n.]

[351] 281 *Ve şen gemiciler, gemilerinin pupalarını çelenklerle süslediler*. [ç.n.]

[*1] *Dissertation sur l'Amérique* adlı yapıtında Dom Pernety, 1719 yılında Kaptan Shelwosk tarafından gerçekleştirilmiş dünya çevresinde bir yolculuktan sözediyor; benim bu konuda hiçbir bilgim yoktur.

[Bu not 1772 basımında aşağıdaki metinle değiştirilmiştir (ç.n.): Bu kitabı İngilizceye çevirmekle onurlandıran, Royal Society'den İngiliz Bay Forster, çevirisine birçok not eklemiştir. Kimi zaman düştüğüm bazı hataları ya da unuttuğum bazı şeyleri haklı olarak belirtmektedir. Bu çerçevede işte yukarda sayılan dünya çevresinde yolculuklara, benim anmadığım şu yolculukları da ekliyor: Hollandalı Simon de Cordes'in 1598'den 1600'e, İngiliz Edouard Cooke'un 1708'den 1711'e, nihayet Dom Permety'nin de sözünü ettiği İngilizler Clipperton ve Shelvoeke'un 1719'den 1722'ye kadar süren yolculukları.

Notlarının tamamının doğru olmadığını da eklemeliyim. Örneğin Malvinas Adaları'nın doğasına ilişkin başlıkta, orada benim dört ayaklı bir hayvan görüp şaşırmama ve sonra onun oraya nasıl gitmiş olabileceğini açıklayamayışıma şaşırmış görünüyor. Sonra da benim gibi Kanada'da uzun yıllar geçirmiş birinin, bu hayvanların buzulların üzerindeyken, bunların karalardan kopmasıyla açık denizlere sürüklendiklerini ve doğdukları ülkelerden çok uzaklardaki karalara ulaşan bu buz kütleleri üzerinde oraya çıktıklarını bilmesi gerektiğini ekliyor. Bu olayı biliyorum. Ama Bay Forster, hiçbir denizcinin Malvinas Adaları civarında ya da Magellan Boğazı'nda yüzen buzlara rastlamadığını; buralarda ne büyük bir ırmak ne de önemli sayılabilecek bir akarsu olduğundan yüzen buzlar oluşamayacağını bilmiyor.

Bay Forster ayrıca beni, ulusal konularda yanlı olmakla ve yurttaşlarının liyakat ve başarılarını küçümsemeye yönelik tavır ve ifadelerde bulunmakla suçluyor. Çevirmenim beni kesinlikle tanımıyor. Dünyada hiç kimse İngiliz ulusuna karşı, benim kadar saygı ve hayranlık duyamaz. Ama hiçbir şekilde kıskanıyor da değilim. Eğer bu konuda hislerime kapılmış olaydım bile, böyle küçük şeyler üzerinde gene de durmazdım.]

[*2] *La Boudeuse* firkateyninin kurmay heyeti şu kişilerden oluşuyordu: Deniz Albayı de Bougainville, Yüzbaşı Duclos Guyot; Deniz teğmenleri Bournand Şövalyesi, Oraison Şövalyesi, Le Bouchage Şövalyesi; subay görevi yapan bahriye muhafızları Suzannet Şövalyesi, Kué Şövalyesi; levazım subayı Le Corre; yazıcı Saint-Germain; din görevlisi La Veze; başcerrah La Porte.

Yük gemisi *L'Étoile*'in kurmay heyeti ise şu kişilerden oluşuyordu: Yüzbaşı Chesnard de la Giraudais komutasında, Hintelleri Kumpanyası'ndan Yüzbaşı Caro; levazım subayları Donat, Landais, Fontaine ve Lavary-le-Roi; yazıcı Michaud; başcerrah Vivès.

Ayrıca, hekim Bay Commerçon, astronom Bay Verron ve mühendis Bay Romainville de sefere katılıyorlardı.

[*3] Misketler, iki librelik gülle büyüklüğünde iki yuvarlak taştır, her biri bir deri şerit içine yerleştirilmiş ve altı yedi ayak uzunluğunda bükülmüş bir bağırsağın iki ucuna bağlanmıştır. Bu silahı at üzerinde bir sapan gibi kullanırlar ve izledikleri hayvanı üç yüz ayak mesafeden vurabilirler.

[*4] Paulist'ler, Brezilya kökenli bir başka haydut ırkıdır; XVI. yüzyıl sonlarına doğru bir cumhuriyet biçiminde örgütlenmişlerdir.

[*5] Yerleşimi İspanyollara teslim ettiğimde, bu işlemin 1 Nisan 1767 tarihine kadar yol açtığı her türlü masraf, altı yüz üç bin liraya [1 lira = 1 gümüş *écu*'nün 1/3'ü ç.n.] ulaşmıştı, buna birinci donatımdan bu yana harcanan meblağın yüzde beş faizi de dahildi. Fransa, İspanya Kralı Katolik Majesteleri'nin Malvinas Adaları üzerindeki hakkını kabul ettiğinden, kamu hukukunun herkesçe tanınan ilkesi uyarınca İspanya Kralı'nın bu masrafları ödeme zorunluluğu yoktu. Bununla birlikte, yerleşimimizi meydana getiren gemiler, mallar, savaş mühimmatı ve gıda malzemeleri de ona geçtiğinden, cömert olduğunca adil olan bu hükümdar, yaptığımız harcamaların bize ödenmesini istedi ve yukarda belirtilen meblağ, hazine görevlileri tarafından kısmen Paris'te, kalanı da Buenos Aires'te ödendi.

[*6] Bugün yayınladığımız bu çalışma, Malvinas Adaları konusunda Don Pernety'nin *Günlük*'ü yayınlanmadan önce yazılmıştır. Böyle olmasaydı aşağıdaki ayrıntıları verme gereğini duymazdık.

[*7] Bakireler Burnu'ndan, birinci boğumun girişine kadar uzaklığın on dört, on beş fersah olduğu tahmin edilebilir; boğaz burada her yerde beş ila yedi fersah genişliktedir. Possession Burnu'na kadar kuzey kıyı düz, oldukça alçak ve tehlikesizdir. Ama bu burundan itibaren, aynı adı taşıyan körfezin bir bölümündeki kayalıklardan korunmak gerekir. *Aymond Baba ve Dört Oğlu* adını verdiğim tepelerden sadece ikisi, kapı biçiminde yan yana göründüğünde, bu kayalıklar tam sancak bordanızdadır.

[*8] İlk boğuma girerken, Possession Burnu'na yaklaşık bir fersah uzaklığı tutturmak sonra da güney-kerte-güneydoğuya dümen tutmak ve o arada Orange Burnu'nun kuzey-kuzeydoğusunda ve güney-güneybatısında uzanan kayalıklara sürüklenmemek için güneye düşmekten kaçınmak gerekir.

[*9] Birinci boğum kuzey-kuzeydoğu, güney-güneybatı istikametindedir, uzunluğu üç fersahtan fazla değildir. Genişliği yarım fersahla bir buçuk fersah arasında değişir. Orange Burnu'ndaki kayalıklara dikkat çekmiştim. Birinci boğumun çıkışında, uçların her birinde daha az yayılmış iki kayalık daha vardır. Her ikisi de güneybatıya doğru uzanırlar. Boğumun içinde dip çok derindir.

[*10] Birinci boğumun çıkışından ikinci boğumun girişine kadar altı yedi fersah mesafe vardır ve orada da boğazın genişliği yedi fersah kadardır. İkinci boğum, kuzeydoğu-kerte-doğudan güneybatı-kerte-batıya uzanır ve yaklaşık bir buçuk fersah genişliğinde ve üç dört fersah uzunluğundadır.

[*11] İkinci boğumu aşarken Patagonya kıyılarından uzaklaşmamak doğru olur, çünkü boğumun çıkışında akıntılar güneye yönelir ve bir de Saint-Georges Adası'nın ucundan başlayan alçak bir dile dikkat etmek gerekir; her ne kadar o adanın görünen ucu hayli yüksek bir yarla son buluyorsa da, dil batı-kuzeybatı yönünde uzar.

[*12] Sainte-Elisabeth Adası, ikinci boğumun batı ucundan, kuzey-kuzeydoğu güney-güneybatı yönünde Patagonya topraklarına uzanır. Saint-Barthélemi ve Aslanlar Adası da, ikinci boğumun batı ucundan Saint-Georges Adası'na doğru, kuzey-kuzeydoğu güney-güneybatı yönünde yer alır.

[*13] Saint-Barthélemi ve Aslanlar Adası birbirlerine su yüzeyinde görünmeyen bir kayalıklar dizisiyle bağlanırlar. Ayrıca biri Aslanlar Adası'nın güney-güneybatısında, diğeri Saint-Barthélemi'nin bir iki fersah kuzey-kuzeydoğusunda olmak üzere iki sualtı kayalığı daha vardır; öyle ki bu üç kayalık ve iki ada bir zincir meydana getirirler; doğu-güneydoğudaki bu zincirle batı-kuzeybatıdaki Sainte-Elisabeth Adası arasında, işte boğazda ilerlemeye olanak veren bir kanal bulunur. Bu kanal kuzey-kuzeydoğudan güney-güneybatıya uzanır.

Ne Saint-Barthélemi ve Aslanlar Adası'nın güneyinde ne de Sainte-Elisabeth Adası 'yla anakara arasında başka bir geçit olduğunu sanmıyorum

[*14] İkinci boğumun çıkışından Sainte-Elisabeth Adası'nın kuzeydoğu ucuna kadar mesafe dört fersah kadardır. Sainte-Elisabeth Adası güney-güneydoğu kuzey-kuzeybatı yönünde yaklaşık üç buçuk fersah boyunca uzanır. (*)

Sainte-Elisabeth Adası'nın güney ucundan Kara Burun'a uzaklık bir fersahtan çok değildir.

[*15] Kara Burun'dan sonra kıyı, oradan yaklaşık yedi fersah uzaklıktaki Duclos Koyu'nun kuzey ucuna kadar güney-güneydoğu yönünde uzanır.

Tierra del Fuego'da Duclos Koyu'nun karşısında çok büyük bir girinti vardır. Ben bunun, *Horn Burnu*'nun daha doğusuna çıkan bir kanal olduğundan şüpheleniyorum. Montmouth Burnu, bu girintinin kuzey ucunu meydana getirir.

[*16] Duclos Koyu'ndan Sainte-Anne Çıkıntısı'na kadar yaklaşık uzaklık beş fersahtır, kıyı güneydoğu-kerte-güney yönünde uzanır; Sainte-Anne Çıkıntısı ile Yuvarlak Burun arasında hemen hemen aynı mesafe vardır, bunlar sırasıyla birbirlerine göre kuzey-kuzeydoğu ve güney-güneybatıdadır.

[*17] İkinci boğumdan Yuvarlak Burun'a kadar, boğazın genişliği beş ila yedi fersah arasında değişir. Yuvarlak Burun'da daralır ve orada genişlik ancak üç fersahtır.

[*18] Yuvarlak Burun'dan Rasathane Adacığı'na kadar dört fersah kadar bir mesafe vardır ve kıyı batı-güneybatı yönünde uzanır. Bu alanda üç iyi demir yeri vardır.

[*19] Rasathane Adacığı'ndan Forward Burnu'na kadar mesafe yaklaşık altı fersahtır ve kıyı kabaca batı-güneybatı yönünde uzanır. Orada Boğaz'ın genişliği üç dört fersah arasında değişir.

[*20] Forward Burnu'nu Hollanda Burnu'ndan ayıran yaklaşık beş fersah içinde ayrıca iki burun ve çok derin olmayan iki küçük koy daha vardır. Ama orada hiçbir demirleme yeri bilmiyorum. Boğaz'ın genişliği üç dört fersah arasında değişir.

[*21] Hollanda Burnu ile Galant Burnu, birbirlerine göre, doğu-2° güney ile batı-2° kuzey doğrultusunda yer alırlar, aralarındaki uzaklık da yaklaşık sekiz fersahtır. Bu iki burun arasında, daha geride kalan *Coventry Burnu* vardır. Ayrıca [haritalarda] bu ikisi arasında birçok koy yerleştirilmiştir, biz bunlardan sadece karaya çıktığımız *Yeşil Koy* ya da *Descordes Koyu*'nu gördük. Burası büyük ve derindir; ama birçok sığlık da görünmektedir.

[*22] Fortescû Koyu'nun, bir uçtan diğer ucuna genişliği iki mil olabilir; girintisi ise, koyun batı kıyısından başlayıp doğu-güneydoğuya uzanan ve bütün rüzgârlara kapalı bir limanı koruyan bir yarımadaya kadar, biraz daha azdır. Burası *Galant Limanı*'dır, onun girintisi de batı-kuzeybatı yönünde bir mil kadardır. Genişliği dört beş-yüz adım kadardır. Limanın sonunda bir ırmak, kuzeydoğu kıyısında da iki başka ırmak bulunur. Limanın orta yerinde su derinliği 4-5 kulaçtır, dip ise çamur ve kabuklarla kaplıdır.

[*23] Galant Burnu'ndan Elisabeth Koyu'na kadar kıyı, yaklaşık batı-kuzeybatı yönünde uzanır ve birinden diğerine uzaklık dört fersahtır. O arada kıta kıyılarında hiçbir demirleme yeri yoktur. Derinlik, kıyının hemen yakınında bile çok fazladır. Elisabeth Koyu güneybatıya açılır, iki ucu arasında üç çeyrek fersah mesafe bulunur, içe doğru derinliği de aşağı yukarı o kadardır. Koyun sonunda ve güneydoğusundaki kıyılar kumsaldır. Kuzey kısmında, oldukça ileriye kadar uzanan bir kayalık bulunur. Bu koydaki elverişli demirleme yerinde dip kum, çakıl ve mercan kaplıdır, derinlik 9 kulaçtır ve konumu şöyle belirlenir: koyun doğu ucu, güney-güneydoğu 5° doğuda; batı ucu, batı-kerte-kuzeybatıda; *Louis-le-Grand Adası*'nın doğu ucu güney-güneybatı 5° güneyde; kayalıklar, kuzeybatı-kerte-kuzeyde.

[*24] Gerçek boylamında aramamıza rağmen bu adayı bulamamış olmamız şaşırtıcı değildir. Haritalarımızda boylamı yaklaşık on derece yanlış belirtilmiştir. İki yıl önce İspanyollar Şili'den bu adayı aramak için [bir gemi] göndermiş ve bulmuşlardır. Bu adayı 27. ve 28. güney paralelleri arasına ve Paris meridyeninin yaklaşık 113 derece batıya yerleştirmektedirler. (Bu not, yazar tarafından 1772 basımına eklenmiştir. ç.n.)

[*25] Genelde çok güzel insanların yaşadığı bir adadan birini getirirken, neden çirkin bir insanı seçtiğimi bana hep sordular ve sormaya devam ediyorlar. Her seferinde verdiğim yanıtı burada son defa tekrarlıyorum: ben seçmedim. Benimle Fransa'ya gelmiş bulunan adalı kendi iradesiyle benim gemime binmiştir; hatta bana rağmen binmiştir diyeceğim. Fransa'nın kendisini evlat edineceğini ve benim sorumluluğumda kalmayacağını bilseydim bile, bir insanı vatanından, ocağından, varlığını belirleyen her şeyden uzaklaştırmanın bir suç olduğunu düşünürdüm. (Bu not 1772 basımında eklenmiştir. ç.n.)

[*26] Tahiti'nin çevresinde İngilizler tarafından görülen diğer adalar şunlardır: 17 der. 10 dak. enleminde ve Londra meridyenine göre 150 der. batı boylamında Titeroah Adası; bunun yakınında Ohaena –söylenenlere bakılırsa dünyanın en güzel kadınları burada yaşıyor–; 16 der. 45 dak. enleminde ve Londra meridyenine göre 151 der. 40 dak. batı boylamında Ulieteah ve bunun 8 ya da 10 fersah uzağında Moroah; 16 der.37 dak. enleminde ve Londra'ya göre 151 der. 45 dak. batı boylamında Otahaw ve Otahaw'ın 5 fersah batısında, bugün birçok komşu adayı da boyunduruğu altına almış bulunan bir fatihe boyun eğmiş durumdaki haydutların barınağı Bola-Bola Adası; nihayet, 22 der. 23 dak. enleminde ve Londra'nın 150 der. 26 dak. batısındaki Ohiteroah. İngilizlerin peşinden giden Tahitili Tobia, Ohiteroah'ın batı-kuzeybatısı ve güney-güneybatısında bunlardan başka dokuz adanın bulunduğunu ve en uzaktakinin, orada kullanılan teknelerle iki günlük mesafede olduğunu belirtiyor. (Bu not 1772 basımında eklenmiştir –ç.n.)

[*27] İkinci körkayanın enlemi 15 derece 34 dakika 30 saniye; boylamı Paris'e göre 146 derece 40 dakikadır. Üçüncü körkaya 15 derece 17 dakika Güney enleminde ve 146 derece 31 dakika boylamındadır. [Bu not 1772 basımında eklenmiştir. ç.n.]

[*28] Bunlar bu körfezi oluşturan büyük adanın bir koyunda bulundu; o nedenle bu adaya *Çekiçler Adası* [*l'île aux Marteaux*] adını verdik.

[*29] Gemide bir kum saati yarım saate denktir.